

58824

2009 JÚL 15.

2003 JÚN 18

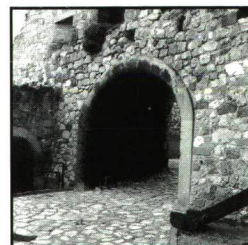
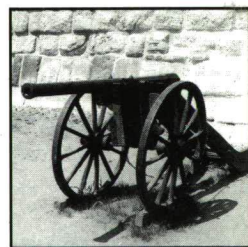
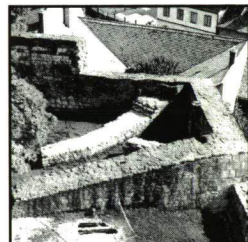
1172

BELVEDERE

MERIDIONALE

SZEGEDI TÖRTÉNÉSZHALLGATÓK LAPJA XIII. évfolyam 1–2. szám

„Summáját írom Eger várának...”



PETŐ BÁLINTNAK AZ EGRI VÁR XVI. SZÁZADI ÁTÉPÍTÉSEIRŐL ÍRTTANULMÁNYA LAPUNK 4–39. OLDALÁN OLVASHATÓ

MMI

február – március

BELVEDERE

SZEGEDI TÖRTÉNESSHALLGATÓK LAPJA

Főszerkesztő: KISS GÁBOR FERENC

Szerkesztők: BODNÁR TAMÁS, HEGYI GERGELY, MÉSZÁROS CSABA, VINCZE JÓZSEF

Munkatársak: BABOS LÁSZLÓ, NÓTÁRI TAMÁS, PETŐ BÁLINT

Főmunkatársak: DÖBÖR ANDRÁS, JANCSAK CSABA, NAGY TAMÁS

A technikai szerkesztést a STIL NUOVO KFT. végezte



**NEMZETI KULTURÁLIS ÖRÖKSÉG
MINISZTERIUMA**

**Számunk az EMKE Kft.,
Gyermek és Ifjúsági Alapprogram,
Oktatási Minisztérium,
Magyar Országgyűlés Oktatási Bizottság,
Mobilitás Ifjúsági Szolgálat,
Millenniumi Kormánybiztosi Hivatal,
Juhász Gyula Felsőoktatási Kiadó,
Szegedi Tudományegyetem,
SZTE JGYTFK Hallgatói Önkormányzat,
Magyar Történelmi Társulat Csongrád Megyei és Szegedi Csoportja,
Magyar Államvasutak Szegedi Területi Igazgatósága
és a Vasúttörténeti Alapítvány támogatásával készült.**

Megjelenik tavasszal: február–március és április–május;
ősszel szeptember–október és november–december hónapokban.
A lap közöl tanulmányokat, interjúkat, ismertetéseket és kritikákat
a történelem és más társadalomtudományok tárgyköréből.
A tanárképző főiskolai kar Történettudományi Tanszékén megrendezett
konferenciák előadásai a BELVEDERE KISKÖNYVTÁR, a felsőoktatási tananyagul
szolgáló kiadványok a BELVEDERE SEGÉDKÖNYVTÁR sorozatban jelennek meg.



Kiadja a BELVEDERE MERIDIONALE ALAPÍTVÁNY

Felelős kiadó: DR. SZEGFÜ LÁSZLÓ

A szerkesztőség címe: 6725 Szeged, Boldogasszony sugárút 6.

Netposta: belvedere@jgytf.u-szeged.hu

Honlap: www.extra.hu/belvederemeridionale

Telefon 62/544-759

Nyomás: BÁBA ÉS TÁRSAI KFT.

Megjelenik 1000 példányban

Lapengedély B/KUL/523/SS1993.

Tartalom

Referátumok

PETŐ BÁLINT: Az egri vár erődévé való átépítése 1552–1596 között	4
HEGYI ÁDÁM: Földi János szerepe a kiskunhalasi református gimnázium könyvkultúrájában	41
RÓNYAI LÁSZLÓ: IV. Károly trónfosztása körüli viták Magyarországon	46

Hajdani vármegyéink

Somogy (VINCZE JÓZSEF)	57
------------------------	----

Hadak útján

CSONKARÉTI KÁROLY: Ófelsége cirkálója, a Kaiserin Elisabeth	58
---	----

A közúti személyszállítás története

ENGI JÓZSEF: A közúti közlekedés szervezési és vezetési vázlata. IV/3. rész A II. világháborútól az 1970-es évekig. A közúti árufuvarozás szervezése és problémái	67
---	----

Parthlscum

PUSZTAI JÁNOS: A polgári repülés ízelgeti Szegedet (1916–1939)	90
--	----

Messzelátó

MARSAI JÓZSEF: Az Ír Szabad Állam kialakulása	96
ANTAL TAMÁS: Árnyékország. A Harmadik Birodalom politika- és alkotmánytörténete (1929–1939)	104

Pihenő

Képek az Imperial War Museum anyagából (Kép és szöveg: KISS GÁBOR FERENC)	124
---	-----

Téka

Közeli Kelet (DAN RAVIV – JOSSZI MELMAN: <i>Igaz barátok</i> . SIMON PERESZ: <i>Az új Közel-Kelet</i>) Ismerteti: Hegyi Gergely	123
Kis, magyar bankográfia (TOMKA BÉLA: <i>A magyarországi pénzintézetek rövid története. 1836–1947.</i>) Ismerteti: Kiss Gábor Ferenc	128

PETŐ BÁLINT

Referátumok

Az egri vár erőddé való átépítése 1552–1596 között

I. Eger vára 1552-ben

1552 októberének végén a török sereg 38 napos sikertelen küzdelem után elvonult Eger alól. Az események jól ismertek, a harc szinte minden mozzanatáról rendelkezünk információkkal. Magával a nevezetes ostrommal emiatt nem is kívánunk részletesen foglalkozni. Az eseményeket viszont teljesen megkerülni nem lehet, hiszen a későbbi korszerűsítésekhez a vár 1552-es állapota szolgált alapul, másfelől pedig Dobóéknak az ostrom során szerzett tapasztalatai nagyban befolyásolták az építkezési terveket és a gyakorlati munkálatokat is. Az első kérdésünk tehát: milyen volt Eger vára 1552-ben, amely képes volt visszaverni az abszolút túlerőben lévő oszmán sereget?

Az egri vár 1552-es állapota (1. ábra) meglehetősen elavultnak számított a kor hadászati követelményeihez képest. Emellett az erődítmény talán legnagyobb és megoldhatatlan hibája volt igen kedvezőtlen földrajzi fekvése (2. ábra), közvetlen közelében ugyanis két, a várhegynél magasabb domb fekszik: északra a Királyszéke nevű magaslat, kelet felé pedig az Almagyar-hegy (5. kép), amelynek oldalára a vár ráadásul fel is kúszott. Ez a kedvezőtlen fekvés igencsak megnehezítette az erődítmény védhetőségét, valamint jelentősen behatárolt bármilyen építési-bővítési munkálatot is. A kortársak is felhívják erre a figyelmet:

„Csuda szép helyen Egör vára vagyon,
Az völgyre fekszik egy hegyorozaton,
Északra ellenbe Királszéki vagyon,

Napkeletre egy nagy magas hegy vagyon” – írja Tinódi.¹ Pontosabb képet kapunk ugyanerről Claudio Cogonara főhadmérnöktől, aki résztvevője volt az 1596-os kudarcnak: „A kedvezőtlen fekvésű várat három oldalról kétszáz lábnyinál nem távolabb fekvő magas dombok uralják, amelynek teteje 15 lábnyival magasabb a várnál és az erősség felé úgy lejtnek, hogy végül is 4 lábbal magasabbak a falaknál.”²

* * *

A vár két részre oszlott: a meredek szikladombra épült belső és az attól keletre fekvő külső várra. A *belső vár* bejárata 1552-ben a *Varkoch-kapubástya* (2. kép) volt, egy ötszög alapú, emeletes, lőrésekkel ellátott kis védmű. Építetőjéről, Varkoch Tamás várkapitányról (1541–1548) nevezték el később Varkoch-kapunak. Elkészülte után feleslegessé vált a belső vár régi kaputornyának (*Ippolito-kapu*, 9. kép) bejárata, amely a Varkoch-kaputól mintegy 40 méternyire keletre található, így azt befalzták.³

A vár fala a Varkoch-kapubástyától nyugat felé húzódik tovább, majd közel derékszögben északi irányba kanyarodik fel. Itt egy kis négyszög alapú középkori torony után jutunk el a *Dobó-bástyához*, amelyet Dobó István várkapitány (1548–1553) építtetett egy kerek alaprajzú – s szintén középkori eredetű – kis torony elé.⁴ A bástya ólász jellegű, ráadásul nem is fülesbástya, viszont a nyugati falszakasz meredeksége miatt itt nem kellett komolyabb gyalogsági rohamoktól tartani, így ez a védmű is képes volt megfelelő védelmet nyújtani.

A Dobó-bástyától észak-északkelet felé haladva érjük el a belső vár északnyugati sarkát,

a Tömlöc- illetve az előtte elhelyezkedő Föld-bástyát (1. kép), amelyek kialakítása szintén Dobó kapitánysága alatt fejeződött be. A vár testéből erősen előreugró Föld-bástya az erődítmény egyik legveszélyesebb – s a belső várnak minden bizonnyal a leggyengébb – pontja volt, mivel több irányból is tüzelni lehetett rá (nyugatról, a város felől, illetve a Királyszékeről, 3. ábra). Másrészt könnyű célpont volt a támadó gyalogság számára is, mivel nem kőből épült, hanem a sietség és a pénzsűke miatt palánkműként alakították ki. Ennek faanyaga pedig könnyen felgyújtható volt.⁵ Csak a régészeti feltárásokból derült ki, hogy a Tömlöc-bástya és a Föld-bástya között szögletes alapú torony emelkedett, amely valószínűleg az 1552-es ostrom alatt pusztult el, s többé nem épült fel újra.⁶ A két bástyáról érzékletes és pontos képet fest Tinódi:

*„Az után régi nagy föld domb más vagyon
Napnyugat között, észak között vagyon,
Vár szegletin, tetején sok kas vagyon,
Tapasztott palánkkal kerítve vagyon.*

*Fenn az aránt belől mellette vagyon
Azon szegletön, egy kőbástya vagyon,
Az az tömlöcz, hossza északra vagyon,
Az mellett északról sok szép ház vagyon.*”⁷

A belső vár északi fala szintén meredek magaslaton futott kelet–délkeleti irányban, párhuzamosan a vár piacterét észak felől lezáró püspöki palota falával (7. kép). Ez a fal is palánkkal volt megerősítve.⁸ A fal kb. 80 méter után tompaszögben megtörve haladt tovább keleti irányban, s találkozott a várrész keleti – s egyben a belső várat a külső vártól elválasztó – falával. Itt, a belső vár északkeleti sarka előtt állt a kisméretű Sándor-bástya, amelynek befejezése szintén Dobó érdeme. A belső vár északi falával szemközt terül el a már említett Királyszéke, csupán 150–180 méternyi távolságra. Ellensúlyozására fontos védmű volt a Sándor-bástya mögött a 'Töltés' nevű magasított ágyúállás, amelyről lehetett tüzelni az Almagyar-hegy irányába is.⁹

A belső vár északi részén helyezkedett el a már említett püspöki palota (3. kép), amelynek lőrésekkel áttört, vastag északi fala szintén védelmi célokat szolgált. Említésre méltó még a délnyugati ágyúdomb, valamint a piacteret keleti irányban lezáró székesegyház (19. kép).¹⁰ Ennek szentélyét a XVI. század első felében levágták, és új, szögletes alapú védművet alakítottak ki belőle, a Szentély-bástyát (ennek építését is Dobó fejeztette be).¹¹ A bástya a két várrészt elválasztó vastag falhoz épült, a tetején felállított ágyúkkal fedezetet nyújtott a külső vár felé, s némiképp ellensúlyozni tudta az Almagyar-hegyet, hiszen innen is tüzet lehetett nyitni a magaslaton felállított ellenséges ütegállásokra. A két várrészt elválasztó falban kaput is kialakítottak. Ez volt a Közép- vagy másik nevén Emelcsős kapu. Az utóbbi elnevezés felvonóhídjára utal, amely a külső vár területén kialakított, széles és mély árok felett ívelt át.

A külső vár a belsőtől keleti irányban terült el, s felkúszott az Almagyar-hegy oldalára (4. kép).¹² Ez védelmi szempontból különösen nagy hátrányt jelentett, ráadásul a magaslat teteje – akárcsak a Királyszéke – még bőven belül volt a nagykaliberű ágyúk hatásos lőtávolságán. Vagyis az ellenség kitűnő ütegállásokat tudott létesíteni e két ponton, másrészt pedig tetejükről be lehetett látni a várba. Ez utóbbi is súlyos hátrány volt, hiszen lehetetlenné tette

a védelem egészének biztonságos, az ellenség szeme elől rejtett elhelyezését illetve mozgását az erődben. Ezen próbáltak meg segíteni azzal, hogy a külső vár belsejében, annak falaival párhuzamosan magas *palánkfalat* emeltek, helyenként kis *'gyakor'*-bástyákkal megszakítva. Ezáltal némi takarást biztosítottak az Almagyar-hegy irányába, másfelől a közvetlen védelem is erősödött, hiszen ha az ellenség átjutna a kőfalakon, a védőknek nem kell rögtön feladniuk a várrészt (Az 1. ábrán láthatjuk, hogy a palánkmű körbezárja a Középkaput). A palánkfalak védelmében ugyanis marad elég idő a rendezett visszavonulásra a biztonságosabb belső várba. Ebben az esetben pedig a belső vár további védelmét segíti a már említett széles árok is, amelynek külső partján még erős kőfalat is emeltek. A belső vár így keleti irányból többszörösen is biztosítva volt. Árok védte továbbá a külső várat kívülről, az Almagyar-hegy felől is.

Jelentősen rontotta viszont a külső vár védhetőségét, hogy két kelet felé néző sarkán nem épült megfelelő védmű. Az északkeletin középkori kőtorony állt, viszont elé csak gyengéske palánkművet emeltek a Föld-bástyához hasonlóan. Ugyanígy történt a délkeleti sarkon is. Mindkét védművet a XVI. század első felében alakították ki, nevüket (*Bebek-torony* és *Bebek-bástya*) Bebek Ferenc várkapitányról kapták.¹³

A külső vár déli falszakaszán, a Bebek-bástyától mintegy 130 méterre volt a várrész bejárata, amelyet szintén a XVI. század első felében építettek. Ez a viszonylag nagyméretű védmű volt az *Ó-Kapu-bástya*, amely gyakorlatilag fedezetlen volt, mivel szomszédságában nem épült komolyabb bástya (a Bebek-bástya, tűzérési képességeit tekintve, nem számítható hatékony védműnek). Így lehetetlen volt megakadályozni a gyalogsági rohamokat a kapubástya ellen.¹⁴ Az *Ó-Kapu-bástyától* kb. 70 méternyit haladt tovább a fal délnyugati irányban, majd közel derékszögben megtört, és északnyugat felé futott kb. 80 méter hosszúságban.¹⁵ Ezután találkozott a belső vár déli falával illetve a két várrészt elválasztó fal déli végével. A találkozási pont volt az ún. *'Szeglet'*.

Így nézett ki tehát az egri vár 1552-ben, amely összességében nézve clavult volt, s csak néhány részletében igazodott valamelyest a kor követelményeihez. Több szakasza megmaradt a középkori lovagvár színvonalán, kedvezőtlen földrajzi fekvése pedig tovább rontotta védhetőségét.¹⁶ Nem voltak véletlenek tehát a vár alá érkező Khadim Ali budai pasa becsmérő szavai, vagyis hogy *„Eger rossz akol.”*¹⁷ Az viszont bizonyos, hogy a vár védhető volt, s ezt az 1552-es ostrom is bizonyítja. A sikerhez azonban legalább akkora mértékben járult hozzá a többi kedvező körülmény (tehetséges és határozott főtisztok, hidegre fordult időjárás és az éhezés miatt demoralizálódott török sereg, a szultán hazatérést parancsoló levele a perzsákkal kitört háború miatt, szinte teljes egészében magyar nemzetiségű védősereg, stb.¹⁸), amelyek közül ha csak egy is hiányzik, a vár minden bizonnyal elesik 1552-ben.

II. Az 1552-es ostrom tapasztalatai

Az ostromlók a vár következő részeit támadták leginkább (4. ábra¹⁹):

1. A Föld- és Tömlöc-bástyák. Már említettük a vár testéből erősen kiugró Föld-bástya hátrányainak okát; némi oldalazó tűzfedezetet lehetett ugyan biztosítani a Dobó-bástyáról, de ez nem akadályozta meg a törököt abban, hogy heves gyalogsági támadásokat indítson ezen védművek ellen. Emellett két irányból – nyugatról, a város felől illetve északról, a Királyszerékről – tüzeltek a bástyákra a török ostromágú is, szinte teljesen megsemmisítve azokat a harcok végére.

2. A belső vár nyugati fala. Itt is erőteljes tűzérési támadásokat szenvedett el a vár, viszont a falak meredeksége miatt itt komolyabb gyalogsági rohamra nem kellett számítani.

3. A belső vár északi falszakasza és a püspöki palota. Mind tűzérési, mind gyalogsági támadások színhelye volt a terület. (A Királységén felállított török ütegek számára a legideálisabb célpontnak számított.)

4. A külső vár két keleti sarokbástya. Ezek a gyenge palánképítmények nehezen tudtak ellenállni a rohamoknak, amelyeknél az ostromlók maximálisan kihasználták az Almagyar-hegy számukra előnyt jelentő fekvését.

5. Az Ó-Kapu-bástya, rendkívül nehezen védhető volta miatt, hiszen komolyabb szomszédos védmű hiányában a törökök szinte teljesen zavartalanul támadhatták.

6. A Közép-kapu. Az ostrom első napjaiban erős tűzérési támadásokat intézett ellene a török az Almagyar-hegyen felállított ütegekből, a lövés intenzitása csak azután csökkent, miután a védők biztonságosabb közlekedése érdekében fedezéket készítettek számukra.²⁰

* * *

Az említett helyek közül a legsúlyosabb pusztításokat a Föld- és a Tömlöc-bástyák, a Bolyki-torony és az Ó-Kapu-bástya szenvedték el. Láthatjuk tehát, hogy az ostromlók maximálisan kihasználták a vár kedvezőtlen földrajzi fekvését, meglehetősen elavult technikai színvonalát, komoly hadászati hiányosságait. Külső védművekkel valamelyest lehetett volna gátolni az ellenséget abban, hogy a falakat akadálytalanul megközelítse.²¹ Összességében elmondható, hogy a török sereg viszonylag könnyen és hatékonyan támadhatta Eger várát 1552-ben, s csak a már említett többi kedvező körülménynek, valamint jelentős mértékben a szerencsének is volt köszönhető, hogy Dobóék végül meghátrálásra tudták kényszeríteni az oszmán hadakat.

III. A vár belső élete 1552 és 1596 között

Az ostrom sikeréért nagy árat kellett fizetniük a védőknek. A vár szinte teljes lerombolásán kívül súlyos veszteségeik voltak emberéletben is.²² A sebesültek közül 86 súlyos esetről tudunk, akik végtagjaikat veszítették el, vagy egyéb maradandó károsodást szenvedtek, vagyis „örökös nyomorékká lettek”.²³ Dobó minden rendelkezésére álló eszközzel igyekezett megsegíteni őket: a közvetlen anyagi juttatásokon kívül javaslatot terjesztett fel az uralkodóhoz, amelyben 69 sebesültnek, 23 árvának és özvegynek a megsegélyezését kérte Ferdinándtól. Emellett 27 iparost is jutalomra javasolt.²⁴ Az előterjesztésben igen sok jobbágy is szerepel: az egricken kívül felnémetiek, sarudiak, harsányiak, tihamériak, makláriak. Ezenkívül megemlíti Dobó a híressé vált egri nőket is: jutalmat kér a kőomlástól és golyótól megsebesült Kocsis Gáspárné számára, s segélyt javasol Vas Ferencné részére is, akinek anyját megölték a törökök.²⁵ Mindemellett a kapitány bőkezűen osztotta az életben maradtak között a bort (ez már az ostrom utolsó napjaiban is megfigyelhető volt, hogy a védők könnyebben elviseljék a rohamokat), a várba menekült környékbéli jobbágyoknak tiszta búzát adott. Ingyen takarmányt biztosított azoknak, akik lovaikat is bevitték a várba az ostrom idejére. Pénzt és posztót adományozott a harcok alatt „férfiasan viselkedő” katonáknak, különösen akik török zászlót zsákmányoltak, vagy egri lobogót mentettek meg.

1553-ban a soproni országgyűlés elrendelte, hogy a súlyosan megsérült egrick számára hadisegélyt kell folyósítani. Ennek anyagi fedezetét a jobbágyokra kivetett, fejenként 10

dénáros adóból kívánta az udvar biztosítani. Jellemző azonban, hogy a segélyre jogosultak nagy része még a következő évben sem látott semmit az összegből. Ezért Ferdinánd elrendelte, hogy a beígért összeget folyósítani kell, s ha az illető azóta meghalt, akkor örökösei jogosultak a segélyre. Emellett, még szintén 1554-ben, az uralkodó minden olyan személyt, aki védőként részt vett a küzdelemben, élete végéig mentesített az adófizetés kötelezettsége alól.²⁶

Dobó és tisztársai az ostrom után meglepetésszerűen benyújtották lemondásukat 1552. november 25-én. Ennek fő oka minden bizonnyal az a méltánytalanul megalázó magatartás volt, amelyet a várba érkező kamarai megbízottak tanúsítottak velük szemben. Többek között három verem búza eltűnését kérték számon a kapitánytól, és még azt is felrótták, hogy Dobó mértéktelenül sok bort osztott katonáinak az ostrom idején. A felesleges szórászhasogatás miatt a két kapitány, Dobó és Mekcsey István hajthatatlannak bizonyultak, bár még 1553 tavaszáig a helyükön maradtak.²⁷ Lemondásuk után a király Bornemissza Gergelyt kérte fel a főkapitányi tisztségre, de ő is csak hosszas rábeszélés után vállalta el a feladatot Dobó helyett, akinek pedig Ferdinánd az erdélyi vajda tisztségét adta jutalmul. A tisztek többsége birtokadományban részesült.²⁸ Az egri vár új főkapitánya tehát Bornemissza Gergely lett, majd e tisztség gyakran cserélt gazdát az évek folyamán. A főkapitányok névsora a következő:

BORNEMISSZA GERGELY (1553–54), ZÁRKÁNDY PÁL (1554–58), ZOLTHAY ISTVÁN (1558–62), HORVÁTH FERENC (1562–63), MAGÓCHY GÁSPÁR (1563–67), FORGÁCH SIMON (1567–69), UNGNÁD KRISTÓF (1569–76), KOLONICH JÁNOS BERTALAN (1576–83), UNGNÁD KRISTÓF (1583–87), RÁKÓCZI ZSIGMOND (1588–91), PRÉPOSTVÁRI BÁLINT (1591–94), NYÁRY PÁL (1594–96)²⁹.

* * *

Az 1552-es ostrom után Sforza Pallavicini javaslatot tett a várórség állandó létszámának emelésére, 600 lovast és 400 gyalogost javasolt. Ellenben az udvari költségvetés összesen 800 főben (400 lovas, 400 gyalogos) határozta meg Eger védőinek létszámát évi 36.000 forintos költséggel. Az őrség ekkor még szinte teljesen magyar nemzetiségű katonákból tevődött össze.³⁰

A török felett aratott győzelem országszerte ismertté tette az egri várat. Már a következő évben számtalan vitéz érkezett Egerbe, csakhogy a dicső falak között szolgálhasson, önköltségen.³¹ Ezek az egyének is részt vettek a gyakori portyákon, dúlásokon, amelyeket az egri vitézek vezettek a hódoltsági területekre zsákmányszerzés, megfélemlítés és a további török terjeszkedés megakadályozása céljából. Állandóan megszegették ezzel a szembenálló felek közötti békét, amit mind az uralkodó, mind a sztabuli kormányzat kifogásolt, de megakadályozni egyik sem tudott. Hogy mennyien érkeztek Egerbe szerte az országból, azt jól mutatja Verancsics püspöknek (1558–1563) Miksa főherceghez küldött első jelentése 1558-ból, amelyben azt olvashatjuk, hogy egy török és egy egri vitéz párviadalára az egri várból ezer ember vonult ki kíséretként. Majd egy következő levelében panasolja az udvar felé, hogy csapatostul jönnek katonák letelepedni Egerbe, elmenni többé nem akarnak.³²

Az 1550-es és az 1560-as évek ebből a szempontból a végvári élet fénykoraként értékelhetők. Az egri vitézek még Belgrádig is eljutottak portyázásaik során, számos foglyot is ejtettek, akiket aztán csak tetemes váltságdíj ellenében engedtek szabadon. A pénzhiány és az ebből származó problémák viszont már ekkor jelentkeztek. A rendszeresen elmaradó zsold-

fizetés következtében a katonák arra kényszerültek, hogy a környékbéli települések jobbágyaitól szerezzék be a szükséges élelmiszert és más termékeket. A másik feszültségforrást Luther tanainak megjelenése okozta. Verancsics püspök hiába próbálta az új hitre tért egricket visszatérlni a katolikus valláshoz, ő maradt alul, s 1563-ban távozott a városból. A szűkös anyagi helyzet miatt évi járadék fejében hajlandó volt lemondani a püspöki birtokok teljes jövedelméről is.³³ Így a vár helyzete némiképp javult, de komolyabb központi juttatások nélkül ez csak pillanatnyi enyhülést jelentett. Másrészt pedig az egyre terjeszkedő török hódoltság miatt fokozatosan csökkent az egri püspökséghez tartozó birtokok területe, így azok jövedelme is. A vár pénzügyi tartalékai kimerülőben voltak, s a lassan már az éhezéssel is szembenéző katonák egyre gyakrabban kényszerültek a környék lakosságát sarcolni, hiszen megesett, hogy évekig nem kaptak zsoldot.³⁴

Miksa trónralépte után még aggasztóbb lett a helyzet. Az új uralkodó 1568-ban Drinápolyban békét kötött a szultánnal, s a békét be is kívánta tartani. Véget kellett tehát vetni az egri vitézek portyázásainak is, ezért a király idegen zsoldosokkal hígtotta fel az addig többségében magyar nemzetiségű őrséget. Az állandó létszám 1100 főre emelkedett, s ebből már csak 400 fő volt magyar. Ezenkívül az uralkodó leváltotta az akkori főkapitányt, a törökgyűlöletéről híres-hírhedt, harcias Forgách Simont is.³⁵ Helyére Ungnád Kristóf került. Az állandó pénztelenség viszont továbbra sem szűnt meg, sőt fokozódott, a környékbéli jobbágyság pedig immár az idegen zsoldosokban látta bajaik fő okát. Ráadásul a magyarok közül sokan el is hagyták a várat, s más megélhetés után néztek.³⁶ A főleg németekből álló zsoldosok pedig minden eddigit felülmúló mértékben kezdték nyomorítani a jobbágyságot és az egri polgárokat. A lakosság egyre jobban elidegenedett tőlük. Erre talán a legjobb példa az az eset, amikor 1579-ben a hódoltsági területen fekvő Cegléd magyar lakossága megvédte a városban tartózkodó törököket az egri portyázóktól.³⁷ A Várvizsgáló Bizottság is kaotikus állapotokat talált az erődben. A németek még a palánkerődítések faanyagának jó részét is eltűzelték, a vár csupa piszok volt és rendetlenség, a tisztek elszikkasztották a zsoldot, eladták az élelmet. Olyan rossz volt a harci szellem, hogy *„a várat egyetlen ostrommal, ágyúk nélkül is bevehetné az ellenség”* – írták többek között jelentésükben. 1578-ban az őrség fellázadt a nyomor miatt, s csak nagy nehezen sikerült a kedélyeket lecsillapítani némi pénz folyósításával.³⁸

A helyzet az 1580-as években sem javult. A kapitányoknak nem egyszer saját jövedelmükből kell megelégedezniük a zsoldot és a vár egyéb költségeit, hogy az indulatokat féken tartsák. Ráadásul ekkor már az Eger közvetlen szomszédságában lévő falvak (Felnémet, Ostoros, Tihámér) is a török adófizetői, viszont az egriek is kíméletlenül behajtják a saját részüket, ami pedig még tovább növeli a feszültséget. A pénzhiány enyhítésére, 1577 és 1583 között Kollonich, majd Ungnád elzalogosítja Solymost, Püspököt, Szentmáriát és Sajóhídvéget, viszont ezzel hosszabb távon csak ártanak, hiszen még tovább csökken az Egernek adózó települések száma. A környékbéli jobbágyságot már terménybeszolgáltatásra is kötelezik, így az idegen zsoldosokkal szemben a lakosság ellenszenve a végsőkéig fokozódik.³⁹ Az 1578-as pozsonyi országgyűlésen már megfogalmazódik, hogy *„idegen, dolyfős, s a népet zsaroló katonasággal árasztatott el az ország minden fontosabb vára, s Eger vára is.”*⁴⁰ A rendek feliratban tiltakoztak a rossz viszonyok ellen, amelyben konkrétan a felnémeti lakosok panaszait tolmácsolták az udvar felé: *„míg az egri piacon a búza ára egy köbölért 1 forint 50 denár, a német katonáknak a vár tizedeiből bejött búzáért 60 denárért adják, s annyi díjat húznak, hogy abból két annyi magyar katonát lehetne tartani.”* Ungnád második kapitánysága, majd

később Balázsdeák István irányítása alatt a válság mélypontjára jutott, a vár fegyverei közül is sok eltűnt. Ráadásul Ungnád özvegye – miután egyértelműen férjét tették felelőssé a történekeért és a kaotikus állapotért – csak hosszas vonakodás után volt hajlandó a katonák zsoldhátralékának legalább egy részét kiegyenlíteni, akik eközben szó szerint éheztek.⁴¹ 1593-ban végre megváltozott valamelyest a helyzet: kitört a tizenöt éves háború. Az egrick – élükön Rákóczi Zsigmonddal – harcba indulhattak a török ellen. 1593 őszén a magyar csapatok elfoglalták Füleket, Szécsényt, Bujákat és Ajnácskót. 1594-ben bevették Jászberényt, 1595-ben Balaszentmiklóst. 1596-ban pedig az egri őrség többsége is ott volt Hatvan hírhedt ostrománál, ahol a német zsoldosok lemészárolták a török asszonyokat és a gyerekeket is. A törökök ezt nem felejtették el, amikor még ebben az évben újra Eger alá érkeztek.⁴²

IV. Az egri vár katonasága és fegyverzete a XVI. század második felében

Eger vára őrségének állandó létszámáról már tettünk említést a korábbiakban. Összefoglalóan elmondható, hogy a XVI. század második felében ez a létszám jelentősen megnőtt. Dobó idején 200 lovas és 200 gyalogos katonában volt meghatározva, ez pedig nem volt semmiképpen sem elegendő az erőd hatékony védelméhez. Erasmus Teuffel generális is tömören megjegyezte, hogy *„Egerben igen kevés az ember...”* Az 1552-es ostrom előtt a várható török hadjárat eredményeképpen a létszámot valamelyest emelték, igaz, csak a gyalogságét, amely 1552 szeptemberére 278 főt számlált. A vár saját tűzérsege ekkor 11 pattantyúsból állott.⁴³ A győzelemhez természetesen alapfeltétel volt ennek az alig félezernyi katonaságnak a bővítése. Sikerült, így Dobó vára – a számtalan helyről küldött kisebb segédcsoportokkal, a királyi egységekkel, valamint a környékbéli jobbággyokkal, asszonyokkal és gyerekekkel kiegészülve – már kb. 2000 fővel szállhatott szembe az oszmán hadakkal.⁴⁴ A harcok után – mint már említettük – azonnal napirendre került az állandó őrség létszámának emelése. S bár Pallavicini javaslatát (600 lovas, 400 gyalogos) elvetették, azért mégis jelentősen növekedett a katonaság száma, 800 főre (400 lovas, 400 gyalogos), vagyis kétszer annyira, mint amennyi az ostrom előtt volt.⁴⁵

Ami a katonai szervezetet illeti, a gyalogosok két századra osztottan, egy-egy gyalogos kapitány irányítása alatt teljesítettek szolgálatot. A két kapitány 1551 és 1553 között Nagy Imre és Nagy Balázs voltak. 1553 novemberében valószínűleg átszervezték a gyalogságot, és átmenetileg Bornemissza Gergely került az élükre az esztendő végéig. 1553. január 1-én a század két kapitánya Filepp Demeter és Ghimes Ferenc lettek.⁴⁶ Ugyanekkor új tisztséget is létrehoztak: egy-egy alkapitány segítette ezután a századok hatékonyabb irányítását. A századok szakaszokra oszlottak, élükön tizedesekkel. 1557 után a gyalogság létszámnövekedése következtében már három századot találunk Egerben. A gyalogosok száma ekkorra már elérte a 400 főt, eltekintve most a kisebb ingadozásoktól (például a téli hónapokban mindig kevesebb katona szolgált, mint a tavaszi és nyári időszak alatt, télen ugyanis nem kellett a török főerők támadásától tartani). Meg kell említenünk a szinte kivétel nélkül idegen (főként német) származású tüzéreket, akiknek száma 5-10 fő körül mozgott a tárgyalt időszak során.⁴⁷ A fokozatos bővítés az állandó pénzhiány ellenére is folytatódott. A drinápolyi béke után az idegen zsoldosokkal felhígult az egri őrség. Mikor Ungnád Kristóf másodszor vette át a főkapitányi tisztséget 1583. október 27-én, a várban 500 lovas szolgált (a későbbi adatok tanúbizonysága szerint felük magyar volt, másik részük német) és 500 gyalogos. A gyalogság nemzetiségi összetétele már egyértelműen megállapítható: a források szerint 1577-

től 300 német landsknecht szolgált Egerben, vagyis ekkorra már csak 200 gyalogos volt magyar.⁴⁸ Az ezt követő időkből kevés adat maradt fent 1596-ig. Feltételezhető, hogy sok változás nem történt az állandó őrség létszámát és nemzetiségi összetételét tekintve, hacsak figyelembe nem vesszük a már említett szökéseket, amely elsősorban a magyarokra volt jellemző a súrlódások és a sok nélkülözés miatt. Valószínűsíthető, hogy a német zsoldosok közül kevesebben választották ezt a megoldást, ők inkább a lakosság további kiszípolozásával pótolták szükségleteiket. Összefoglalóan elmondható, hogy a XVI. század második felének végére már 1000-1100 főnyi őrség szolgált Egerben, viszont ezeknek a zsoldosoknak már több mint a fele idegen származású volt. A korábbi 400 fő, gyakorlatilag teljesen magyar nemzetiségű katonasághoz képest – főleg ha még hozzávesszük a fizetatlenség következtében állandósult aggasztó harci morált – inkább csak mennyiségi változásról beszélhetünk, minőségi javulásról semmiképpen sem. Véleményünket az 1596-os események igazolják a legjobban.

Eger várának fegyverzete is jól tükrözi Bécs pénztelenségét. Fél évszázad alatt sem sikerült jelentős mértékben bővíteni a már 1552-ben is igen szegényes arzenált. A fegyverálmányról a fennmaradt hadileltárak tudósítják az utókort. Sugár István tanulmányban összegezte a vár 1551 és 1560 között felvett adatait, célszerűnek tartjuk ez alapján táblázatban ismertetni Eger hadikészleteit, jelen esetben csak a tűzfegyverekre koncentrálva:⁴⁹

	1551	1553	1554	1555	1558	1560
Bombarda	4	3	3	4	5	7
Falkonéta	11	14	16	16	16	15
Mozsárpattantyú	3	3	2	2	3	4
Ágyúk összesen	18	19	21	22	25	26
Kézpuska	291	532	739	734	767	1051
Szakállas puska	343	338	404	404	341	182
Seregfontó	5	1	2	1	2	2
Duplaszakállas	1	1	1	1	1	1
Tüzes szerszámok	995	811	4056	4136	3786	17617
Óregágyúgolyó	235	380	839	839	939	1938
Falkonéta ágyúgolyó	2951	4010	4418	4417	7047	6869

A táblázatban nem soroltuk fel a különböző fajtájú kézfegyvereket: kopjákat, dárdákat, lándzsákat, alabárdokat, pajzsokat, vérteteket és sisakokat. Bár ezek pontos száma is ismert, véleményünk szerint sokféleségük és bőven elegendő mennyiségük miatt nem szükséges rájuk részletesebben kitérni a dolgozatban. Annyit viszont érdemes megemlíteni, hogy ezen fegyverek közül tűnt el bizonyára a legtöbb az 1580-as években a nagy ínség miatt.⁵⁰ (Feltehetően a zsoldosok eladták őket, vagy pedig egyenesen elcserélték élelemre, ruhára, stb.) Külön nem részleteztük a lőpor- és a különböző, tüzes szerszámok gyártására is felhasználható nyersanyagkészleteket sem, mert ezekről is általánosan elmondható, hogy elegendő mennyiséggel rendelkezett velük a vár a mindenkori lőfegyverszámmal viszonyítva. Az erődben egyébként lőpormalom is működött.⁵¹

Érdemesebb viszont kicsit nagyobb figyelmet szentelni a tűzfegyvereknek. Egy-két kifejezés itt talán magyarázatra szorul. 'Seregfontó'-nak hívták abban az időben az egymás fölé több, felfelé csökkenő darabszámú sorokba fektetett szakállas puskákból álló lőfegyvert. Ezt két kerék közé szerkesztették be, így könnyen mobilizálható volt. Egy ilyen fegyver általában

24–28 db szakállasból készült, amelyeket egyszerre, vagy gyorsan egymás után sütöttek el, tehát sorozatlövő volt. A tüzes szerszámok kategóriája sokféle eszközt foglalt magába: kénnel, szurokkal, faggyúval, lőporral töltött kisebb-nagyobb agyagedényeket, amelyek kanóccal voltak ellátva, s az ellenség közé dobva felrobbantak. Ide tartoztak a tüzes koszorúk és nyilak, s a tüzes furkók is.⁵² A tüzes szerszámokat folyamatosan készítették a XVI. század második felében, hiszen az 1552-es ostrom során igen hatékony fegyvereknek bizonyultak. Ezzel magyarázható számuk nagymértékű emelkedése, ahogyan azt a táblázat is mutatja. A legnagyobb problémát az ágyúk aggasztóan kis száma jelentette. Az 1552-es harcok után sem sikerült megfelelő mennyiségű löveget beszerezni, ráadásul a vár 4 db, viszonylag nagykaliberű bombardája közül kettő megsérült a harcok alatt, ezek közül az egyik olyan súlyosan, hogy már csak újabb ágyú öntéséhez való beolvasztásra találták alkalmasnak. A király az ostrom után küldött ugyan 6 db falkonétát (sugárágyú, 5. kép), de ezekről Bornemissza keserűen megállapította, hogy kis méretük miatt gyakorlatilag alkalmatlanok egy erőd védelmére. Lassú gyarapodást láthatunk a bombardák terén is, de az 1564-ben felvett hadileltár szerint még ekkor is csak 9 db ilyen nagykaliberű löveggel és 17 db falkonétával rendelkezett a vár, ami az erőd nagyságához képest elenyészően kevés. 1596-ig még nyilván gyarapodott valamelyest az ágyúpark, de bizonyos, hogy számottevő mértékben nem – források hiányában nem lehet megállapítani. Elegendő számú ágyú azonban – ismerve a körülményeket – bizonyosan nem állt a védők rendelkezésére, amellyel az 1596-os ostrom alatt ellensúlyozni tudták volna a törökök 23 db nagykaliberű faltörő bombardáját és száznál több kisebb lövegét.⁵³

V. Az egri vár restaurálása az ostrom után

„Ez sok törés, rombolás hogy meglőtt vala,

Lovon es várba bémehetnek vala...” – írja Tinódi a török ágyúk pusztításairól 1552-ben.⁵⁴

Ugyanerről számol be Dobó az ostrom után Nádasdy Tamás országos főkapitánynak: *„a vár annyira le van rombolva, hogy a földdel szinte egyenlőnek mondható, és inkább sík mezőhöz, mintsem várhoz hasonlít”*. Hasonlóan tudósít egy másik szemtanú levele is: *„a falakon (természetesen csak helyenként) lovas szekérrel is át lehet menni”*. Vagy ahogyan Paksy Jób komáromi várkapitány írja: *„a szorgos ágyúzás révén oly magasságú maradt (a fal), hogy a földtől az ember torkáig ér.”*⁵⁵ Ezek a tudósítások valószínűleg egyáltalán nem túloznak. Könnyen elképzelhető, milyen pusztítást végeztek a török ágyúk a 38 nap alatt. Különösen nagy károk keletkeztek a külső és a belső vár déli találkozásánál (Szeglet) és a már említett helyeken, ahol a falak könnyen megmászhatóak voltak. A Föld- és a Tömlőc-bástyák szinte teljesen lerombolódtak, súlyosan megrongálódott a belső vár északi falszakasza, az Ó-Kapu-bástya (maga Dobó volt kénytelen szétlővetni, mint már említettük) és a külső vár keleti falszakasza, illetve két sarokbástyája. További súlyos károkat okozott a székesegyház október 4-én történt felrobbanása is.⁵⁶ A rommá lőtt erősséget minél gyorsabban újjá kellett építeni, hiszen okkal tarthattak újabb támadástól. A török nyíltan hangoztatta, hogy tavasszal visszajön Eger alá. S ha ettől komolyan nem is kellett tartani, mindenképpen lehetett számolni kisebb csapatok esetleges akcióival.⁵⁷ Dobó már említett, Nádasdyhoz írt hivatalos jelentése is kéri az uralkodót, hogy *„hasson oda, hogy a vár ismét védhető állapotba helyeztessék”*.⁵⁸

Dobóék lemondása után Bornemissza Gergelyre várt az erőd újjáépítése. A több hónapos huzavona után, 1553 tavaszán végre megérkezett Egerbe a bécsi udvar által küldött első

építész, Maria Specie Casa. Bár neki – az anyagi feltételek hiánya miatt – még nem volt lehetősége komolyabb munkák elkezdésére, jól ismerte a vár alaprajzát és a korábbi építkezéseket, hiszen 1552 előtt is dolgozott már Egerben. Mikor a várba érkezett, Bornemissza tervei szerint már javában folytak a munkálatok, amelyekről a híres itáliai építész is elismerően nyilatkozott a kamarához írt jelentésében.⁵⁹ Nemsokára az udvar is hajlandónak mutatkozott nagyobb mértékű segítségnyújtásra. Még tavasszal Egerbe küldik Bécs erődítésügyi főellenőrért, Schallautzer Hermes-t, aki 25 kőművessel érkezik a várba. Majd két neves katonai építész is érkezik, Francesco Pozzo és Sigismondo Prato Vecchio, mindketten itáliaiak. Az építési munkálatokat ekkor a szintén olasz Antonio Voltolin irányítja 1555 őszeig.⁶⁰ Számára, az Udvari Kincstár nyugtája alapján, 5000 forint költséget számoltak el.⁶¹ Működésük eredményeként 1556-ig Eger vára csaknem visszanyerte az ostrom előtti állapotát, illetve valamelyest ki is bővült, de alapvetően elavult technikai színvonala nem sokat változott. Lássuk most ennek a három esztendőnek az építési munkálatait kicsit részletesebben. (5. ábra)

1. Újjáépítik, illetve helyreállítják a lerombolt falakat, új tetőt kapnak az épületek, kijavítják a megsérült ablakokat, ajtókat, stb.

2. A szintén restaurált Föld-bástyától kiindulva új falat húznak a belső vár északi oldalán, nagyjából párhuzamosan a püspöki palota külső falával (7. kép). A fal hossza az ábra alapján mintegy 220 méter, amely a Föld-bástyától számítva kb. 170 méter után tompaszögben megtörik, s így halad tovább keleti irányban, követve a főfalak futását. Az új fal a belső várat erősítette meg: annak északkeleti sarkáig tart, ezáltal is csökkentve valamelyest a Királyszéke nyomasztó fölényét. A főfalakkal együttesen így létrejött az északi falszoros.⁶²

3. Maga a főkapitány tervei alapján kezdtek el építeni egy új bástyát a Szegletnél. Itt a török ágyúk teljesen földig rombolták a falakat, Bornemissza pedig kiválóan felismerte a hely hadászati jelentőségét és korábbi hiányosságát, ezért új védmű megépítése mellett döntött. Az új bástyát *Bornemissza-bástyának* nevezték el később (8. és 9. képek). Építése igen hosszasan elhúzódott, csak az 1570-es évek elejére fejezték be teljesen.⁶³ A védmű megerősítette a Szegletet, óvta azt a közvetlen töretéstől. Két szinten kialakított lőréseiből pedig hatékonyan tűz alá lehetett venni nemcsak a Varkoch-kapubástya kelet felé néző oldalát, hanem fedezni lehetett a belső vár keleti falszakaszát, a Szentély-bástya előterét és a két várrész közötti árkot is. Különösen fontos, hogy a Közép-kaput is tűz alatt tudta tartani, így ha az ellenség beveszi a külső várat, az új bástya hathatós segítséget képes nyújtani a belső vár további védelméhez. A védmű hibája viszont, hogy lőrései fedezetlenek, így közvetlenül támadhatóak.

4. Új bástya épült a belső vár északkeleti szegletén is, amelyet a későbbi főkapitányról *Zárkándy-bástyának* neveztek el (Zárkándy Pál 1553–1556 között másodkapitány). Ide futott be az új falszakasz keleti vége. A bástya viszonylag nagyméretű, a Sándor-bástya felhasználásával alakították ki, valószínűleg 1555–1556 folyamán. Innen fedezni lehetett az északi falszakaszt, mind a Tömlöc- mind pedig a Bolyki-bástya irányába, mindkettő felé több lőrés nyílt belőle, amelyek azonban szintén fedezetlenek voltak.⁶⁴

5. Bornemissza újjáépítette az ostrom alatt gyakorlatilag teljesen megsemmisült *Bolyki-bástyát* a külső vár északkeleti sarkán.⁶⁵

6. A belső vár piacterén új magtár épül, valamint új börtönt is kialakítanak.⁶⁶

7. A súlyosan megrongálódott nyugati falszakaszt és a Dobó-bástyát restaurálják, s itt a falakat jelentősen meg is vastagították.⁶⁷

8. Kitisztítják és kimélyítik az árkokat, megtisztítják a kutakat, ezenkívül két új kutat is fúrnak a külső vár mély, száraz árkában, a Közép-kapu előterében.⁶⁸

* * *

A munkálatokban elsősorban jobbágyok vettek részt, az egricken és a környékbélieken kívül kecskeméti, nagykőrösi, kunok, jászok, stb. – vagyis a hódoltság területéről is. Emellett a váron török foglyok is szép számban dolgoztak, velük rendszerint a legnehezebb fizikai munkát végeztették.⁶⁹ Jobbágyok munkája folyt a környező kőbányákban, ők végezték a fuvarozást, utakat is építettek. Velük hozatták rendbe a palánkfalakat, ők mélyítették ki az árkokat, erdőt is irtottak a szükséges famennyiség kitermelése céljából. Gyakran fegyveres erőt is be kellett vetni egyes falvakban, hogy a lakosságot a robot elvégzésére kötelezzék, mivel a környék jobbágysai nem egyszer megtagadták a munkára való kivonulást. 1555-ben Zárkándy Pál például börtönbe vetette a jászberényi bírókat és polgárokat emiatt, és 800 forint 'ostoradór' is követelt rajtuk.⁷⁰ A nagyobb szaktudást igénylő feladatokat – kőművesmunkákat, üvegezést, tetőfedést, zárjavításokat, fazekasmunkákat, kútúrát, stb. – mesterekből végezték, sok esetben külföldről érkezettek (olaszok, németek, csehek, stb.). A külföldiek – a számadások szerint – havibért kaptak munkájukért, a magyarok pedig napidíjat, amelynek összege lényegesen alacsonyabb volt idegen társaik fizetésénél. Sőt sokszor meg sem kapták pénzüket, s egyéb más visszaélések is történtek a bérezéssel kapcsolatban. Maga az építési idény, az időjárástól függően, március–április tájékán kezdődött, és október–november körül fejeződött be. De ha szükséges volt, néha a legkeményebb télben is folyt a munka, például az 1552-es ostrom után közvetlenül, hiszen a súlyosan megrongált várat a lehető leghamarabb ismét védhető állapotba kellett helyezni. Ha viszont szüneteltek a munkálatok télen, az amúgy jól fizetett külföldi mesterek sorsa is nem egy esetben sanyarúvá vált, számtalan panaszlevelet ismerünk elmaradt fizetéseikkel kapcsolatban.⁷¹

Összefoglalóan elmondható, hogy az egri vár az 1550-es évek végére visszanyerte az ostrom előtti állapotát, sőt egy-két helyen ki is bővült, viszont továbbra sem állt korszerű technikai színvonalon. Éppen ezért szükségessé vált további fejlesztése, modernizációja, ami viszont hatalmas összegeket igényelt. Bécs pedig csak több éves húzódozás után mutatott végre hajlandóságot a nagyobb horderejű építkezések megindítására.⁷²

VI. Az egri vár korszerűsítése és átépítése erődde

A fokozatos oszmán terjeszkedés bebizonyította a Habsburgok számára, hogy egyedül a magyarországi végvári rendszer képes annak megállítására. A török elleni, offenzív jellegű európai összefogásra a korabeli politikai helyzet miatt ugyanis nem volt remény. Emellett, mint már láttuk, a bécsi udvar állandó pénztelensége következtében még elegendő számú zsoldosereget sem tudott fenntartani, a végvárak őrését nem volt képes rendszeresen fizetni. Megváltásként lehetett ezért értékelni a szultán és Rudolf császár között megkötött, 1568-as drinápolyi békét, majd az Erdélyt aláírt speyeri szerződést. Mindkét okirat megalkuvást (is) jelentett a dinasztia számára, viszont a törökkel való tartós béke lehetővé tette, hogy a magyarországi erősségek korszerűsítése végre napirendre kerüljön. A drinápolyi béke ugyan megtiltotta, hogy új várakat építsenek, de azt nem, hogy a már meglévőket tovább erősítsék.⁷³ Mivel pedig a végvári vonal két stratégiai fontosságú pontja, Gyula és Szigetvár 1566-ban a török kezére jutott, Eger hadászati jelentősége különösen megnőtt. A vár clavult

színvonala jól ismert volt a központi szerveknél, erre utalnak az évenként beküldött várvizsgáló bizottsági jelentések is. Ezek szerint Eger erődje olyan gyenge állapotban van, hogy még egy kisebb török támadást sem lenne képes visszaverni.⁷⁴ Szemléletes példa az 1558-as jelentésből, hogy *“a sétálók tető nélküliek, az öröket semmi nem védi az időjárás viszontagságai ellen, s gerendái olyan korhadtak, hogy – főleg éjszaka – életveszélyes rajtuk a közlekedés... a vár árka szemetes.”*⁷⁵ A határvárak korszerűsítésére létrehozott új központi szerv, a Haditanács ezért 1568 februárjában Egerbe küldte az itáliai Pietro Ferrabosco-t azzal a feladattal, hogy készítse el a vár alaprajzát. Az építész február 26-ig el is készült a feltérképezéssel, s javasla-
taival mellékelve felküldte azt Bécsbe (6. ábra).⁷⁶ Vegyük szemügyre a vár 1568-as állapotát Ferrabosco rajza alapján: láthatjuk, hogy gyakorlatilag nem sokat változott az erősség 1552 óta. A már említett építkezéseken kívül (északi külső fal, Bornemissza-bástya, Zárkándy-bástya, nyugati falvastagítás) nagyobb horderejű változtatásokra nem került sor, a munkálatok inkább a korábbi állapot helyreállítására összpontosultak.

Eger jelentős, rendszerszerű korszerűsítésére azonban már korábban is készült nagyobb tervzet: Paolo Mirandoláról van szó, aki 1560 júniusától 1561 március végéig volt az építési munkák irányítója.⁷⁷ A 6. ábrán látható, hogy Ferrabosco neki tulajdonítja a nyugati falszakasz Dobó-bástya és Tömlőc-bástya között húzódó részének megvastagítását. Mirandola legalább két tervváltozatot terjesztett fel akkor Bécsbe, ezek közül a kisebbik (7. ábra) csak a belső vár megerősítésére koncentrált, de ez is igen nagyszabású. Többek között az alábbiakat tartalmazza:

1. A Föld-bástya nehezen védhető palánkjai helyére viszonylag nagyméretű, közel derékszögű hegycsúccsal rendelkező fülesbástyát. Így azon biztonságosabban lehetne elhelyezni a tűzértséget, s a vár ütegei innen megfelelő oldaltűzet tudnának nyitni az északi falszoros előterére, valamint a másik oldalon a Dobó-bástyáig, amelynek északi homlokvonalát illetve az előtte lévő térséget is hatékonyan tudnák pásztázni. Mirandola elgondolása helytálló, a gyenge Föld-bástya helyére épített kőből készült fülesbástya megszüntette volna a hely rendkívül könnyű támadhatóságát. Érdemes itt megjegyezni, hogy a későbbi tervek is egyet-
értenek Mirandolával, ezen a ponton mindegyik nagyméretű fülesbástyát javasol.

2. A várrész délnyugati sarkán ötszögletű bástyát tartalmaz a terv, amelyről a nyugati falszakasz másik felét lehetne fedezni oldalazó tűzzel. A bástya fül nélküli, és ez valamelyest érthető is, hiszen a tervezett védmű és a Dobó-bástya közötti, négyszög alapú középkori kis torony valamelyest kiugrik a fal síkjából, ezáltal egy bástyafül mögött elhelyezett tűzértsé-
nek nem maradt volna elegendő kilövési szöge. Viszont így fedezetlen lőállásokat kapunk, az ellenséges tűzértség pedig kiválóan fel tudja állítani ütegeit a vártól nyugatra, sík terepen. Vagyis célszerűbb lett volna az említett kis tornyot lebontásra javasolni, és biztonságosabb fülesbástyát tervezni. Mirandola mellett szól viszont, hogy a meredek nyugati falszakaszon nem kellett komolyabb gyalogsági támadástól tartani, így – minden bizonnyal figyelembe véve a várhatóan szűkös anyagi lehetőségeket is – inkább a vár gyengébb pontjaira koncentrált tervezetében.

3. A külső és belső vár déli kapcsolódásának helyén (Szeplet) szintén új bástyát láthatunk, amelyet a Mirandola a Bornemissza-bástya köré épített volna. Érdekes megfigyelni, hogy a védműnek csak az északi szárnyán van fül kialakítva, amely a Közép-kaput és a Szentély-bástya egy részét lenne hivatva fedezni. A bástya másik, Varkoch-kapura néző szárnya viszont fül nélküli, pedig az 1552-es tapasztalatok megmutatták, hogy a várnak ez a szakasza igen eredményesen támadható az ellenséges ütegek által.

4. A Zárkándy-bástya mögött, a belső vár északkeleti sarkán fül nélküli bástyát tartalmaz a terv, amely egyrészt az északi falszorost fedezné, dél felé eső része pedig a Szentély-bástyát, illetve annak előterét.

5. A belső várban, felhasználva a már meglévő építményeket, egy újabb védelmi öv kiépítését is javasolta Mirandola. Ennek létjogosultsága vitatható, ismerve a belső vár viszonylag jó védhetőségét – főleg ha a Föld-bástya helyén erős fülesbástya épül – és az 1552-es ostrom tapasztalatait.

6. A külső várat gyakorlatilag eltünteti a terv, pontosabban töredékére zsugorítja. Az ábrán látható, hogy inkább csak elővédműként számol vele az olasz építész. Az Almagyar-hegy felőli védelmét egy félbástyával (déli sarok) és egy ötszög alapú, fül nélküli bástyával (északi oldal) kívánta megoldani.

* * *

Mirandola elgondolása mindenképpen helyes abban a tekintetben, hogy a külső vár – akkori állapotában – több terhet jelentett a védelem számára, mint amennyi hasznot hozott. A tervben a külső vár nem kúszott volna fel az Almagyar-hegy oldalára, ezáltal lehetőség lett volna később komolyabb palánkmű, árokrendszer vagy bármely egyéb külső védmű kialakítására is, amellyel ellensúlyozni lehet a magaslat okozta hátrányokat. Tervének ez a része egyedülálló, a későbbi tervezetek egyike sem gondol erre a szerencsés megoldásra. A belső várra vonatkozó elképzeléseit nézve – kivéve talán a belső védvonal kialakítását célzó javaslatát – tervezett újításai többnyire logikusnak és pénzügyi szempontból is reálisnak tűnnek, bár a külső vár ilyen mértékű elbontása bizonyosan nagyobb összeget emésztett volna fel. Mirandola előbbi tervét elutasították, másik javaslatát (8. ábra) viszont Bécs jóváhagyta, bár alig készült el belőle valami. Megvastagították a Dobó-bástya melletti falszakaszt, mint már említettük. Kifalazták a Bebek- és Bolyki-bástyák holttereit, valamint megerősítették a Közép-kaput. Ez a terv is hasonlóan kívánja megerősíteni a belső várat, mint az előző tervezet, viszont meghagyja a külső vár eredeti kiterjedését. A várrész belsejében azonban két nagyméretű, négyszög alapú védművet láthatunk, amelyek a belső palánkműhöz csatlakoztak volna. Feltűnő újítás a tervben, hogy az egész vár körül, az árokvonalon túl fedett utat is javasol az itáliai építész. Utóbbi elgondolásai viszont már nem valósultak meg, ahogyan azt a Ferrabosco-féle felmérés tanúsítja. A Haditanács, miután Ferrabosco alaprajzát áttanulmányozták, a kor tekintélyes szakembereit bízta meg Eger korszerűsítési terveinek elkészítésével: Franz Poppendorf-ot, Niklas von Salm-ot (a tanács két tagját), valamint az itáliai Ottavio Baldigará-t. Emellett kikérték a szintén olasz Carlo Theti véleményét is.⁷⁸ Poppendorf és Salm együtt készítettek egy tervezetet, amelyből végül is Poppendorfnak egy önálló terve (9. ábra) sarjadt ki. Baldigara erre szintén benyújtotta javaslatát, amely „A” terv néven vált ismertté. A külső vár modernizációját tekintve a Haditanács Baldigarának adott igazat, s meg is bízták elképzelései megvalósításával. Több más pont viszont még évek múlva is vita tárgyát képezte. Nem tudták eldönteni, hogy melyik építész támogatassák a két várrész csatlakozásának kérdésében, valamint a belső vár átalakításának mértékében. Ezekről még 1572-ben is folytak a tárgyalások Baldigara és a Haditanács között, de végül is az ő tervei kaptak jóváhagyást.⁷⁹ Azt a feljegyzésekből és a régészeti feltárásokból biztosan tudjuk, hogy 1572-ig megépült a délkeleti fülesbástya északi füle és az ehhez tartozó homlokvonala is, tehát a bástya mintegy fele, de a két várrész csatlakozásában még nem született döntés.⁸⁰

Poppendorf és Baldigara terveiben a külső és a belső vár csatlakozását tekintve mutak-

zik a legjelentősebb eltérés. Baldigara úgy kívánta a kérdést megoldani, hogy a belső vár délkeleti fülesbástyájának déli homlokvonalát továbbviszi keleti irányba, ezzel egy nagyobb fülesbástyát képezve, amelynek nyugati füle megegyezik a délkeleti fülesbástya nyugat felé néző fülével, míg keleti füle az Ó-Kapu-bástyánál helyezkedik el. Poppendorf elvetette ezt az elgondolást, az ő terve jobban igazodik a vár meglévő falaihoz, s kisebb alapterületű bővítést is javasolt. A külső várnak ezen a helyen csaknem derékszöget alkotó falait kívánta felhasználni egy új fülesbástya kiépítésére. A bástya nyugati füle a Bornemissza-bástya mögé került volna, míg keleti füle – hasonlóan Baldigara elképzeléséhez – a külső vár délkeleti sarkán kialakítandó fülesbástyához lett volna igazítva, az Ó-Kapu-bástya teljes mellőzésével. A két tervezet között jelentős különbség mutatható még ki a belső vár északkeleti valamint délnyugati bástyáinak megoldásánál is. Az utóbbit Poppendorf úgy kívánta kialakítani, hogy a bástya keleti füle a Varkoch-kapuból indulna ki, teljesen magába foglalva azt.

A két terv közül Poppendorffé az egyszerűbb és az olcsóbb megoldás. A feltárt maradványok alapján biztosra vehető, hogy a belső vár északkeleti és délkeleti fülesbástyái, a kettőt összekötő falszakasz illetve az abban futó folyosók Baldigara elgondolásai szerint épültek fel – írja Kozák Károly.⁸¹ Viszont elég valószínűnek tűnik, hogy Poppendorf tervezete sem maradt teljes egészében papíron. Ezt erősíti meg Révai Ferenc 1588. évi jelentése is, amelyben a belső vár átalakításának mielőbbi befejezését javasolja, ti. ha az *„nem lehetséges az eredeti (minden bizonnyal a Baldigara-féle) tervek szerint, akkor a kisebbített formát valósítsák meg.”* Mivel pedig Poppendorf terve a belső várat tekintve kisebb alapterületű változtatásokat irányoz elő, Révai itt valószínűleg az ő tervezetére utal.⁸²

Eger várának modernizációja tehát alapjában véve Ottavio Baldigara, a kor egyik legkiválóbb építészének elgondolásai szerint történt. Nézzük meg kicsit részletesebben végleges terveit, illetve hogy ezekből mennyit sikerült a gyakorlatban is megvalósítani. (10. ábra Baldigara a belső várat viszonylag szabályos ötszög alakú erősséggé kívánta kiépíteni, sarkain korszerű fülesbástyákkal. Ezek közül három már meglévő védművek elé épült volna: a nyugati falszakasz közepén a Dobó-bástya elé, az északnyugati sarkon a Föld-bástya helyére, valamint az északkeleti sarkon a Zárkándy-bástya felhasználásával. A másik két fülesbástya közül az egyiket a Varkoch-kaputól nyugatra, a belső vár délnyugati sarkára tervezte az építész. Poppendorffal ellentétben ő érintetlenül hagyja a Varkoch-kaput. A másik bástyát pedig a belső vár délkeleti sarkán képzelte el a Bornemissza-bástya előtt, vagyis a külső vár déli csatlakozásánál. Az ábrán látható, hogy Baldigara nem sokat kívánt hasznosítani az eredeti falakból – az északi külső fal, a Zárkándy-bástya és a keleti fal egy részének kivételével. Az új erősség ugyanis a régi vár falai köré, nagyjából azokkal párhuzamosan épült volna fel, így az új és a régi falak falszorost alkottak volna egymással. Az itáliai rendszerekhez híven kizárólag egyenes kurtinákat tartalmaz a terv.

Baldigara új alapokra akarta helyezni a belső vár védhetőségét. Az ellenséges gyalogság által meredeksége miatt amúgy is nehezen megmászható nyugati falszakaszt három korszerű védmű erősítette volna tovább. A kritikus pontnak számító Föld- és Tömlöc-bástyák helyén képzelte el a legnagyobb méretű fülesbástyát, amelyről hatékonyan lehetett volna fedezni az északi falszakaszt is, közösen az északkeleti fülesbástyával, vagyis keresztműzbe fogva azt. Az ábrán látható, hogy a belső vár többi bástyája közel azonos nagyságú. A nyugati oldalon tervbe vett három új védmű szinte lehetetlenné tette volna a falak elleni rohamot, hiszen a bástyák egymástól megfelelően kis távolságra fekszenek ahhoz, hogy kézfegyverekkel is hatékony fedezetet biztosíthassanak a kurtinák illetve egymás számára.⁸³

Baldigara „C” *terve* (11. ábra), az új bástyákon és falakon kívül, a belső várra nézve egyéb módosításokat is tartalmaz. Látható, hogy a régi ágyúdombok – mivel feleslegessé váltak – ki vannak pontozva, tehát az építész elbontásra javasolja őket. Ugyanezen ok miatt le kell bontani a Föld-bástyát, a Zárkándy-bástyát és a Szentély-bástyát, a két várrészt elválasztó árok ellenlejtőjét pedig ki kell kövezni. Baldigara szerint (a rajzon lévő szöveges kiegészítései alapján) a belső vár északnyugati bástyájáról hatékonyan tűz alá lehet venni a Királyszéke magaslatot. A belső vár északkeleti bástyáját magasabbra kell építeni, mivel az *„egy nagy gödörbe száll le, hogy a mezőt védje.”* Magát a belső várat erősen kritikus szemmel nézte az építész *„annyira be van építve templomépületekkel s házakkal, hogy abban sem béke, sem háború idején elegendő tér nincsen”*), átalakításra viszont nem tesz javaslatot, kivéve az ágyúdombok eltüntetését. Lebontásra ítéli azonban a külső vár belsejében körbefutó palánkerődítést, ami *„a legrosszabb egész Egerben.”* Az ábráról készült fotóról lemaradt Baldigara megjegyzése az Almagyar-hegyről, *„ahonnan a belső várat minden formában lehet löni”*, emellett hibásnak tartja a külső vár előtt húzódó árok kialakításának módját is: *„az ellenség az árokba mindjárt az első órában betelepедne, s kész sáncai volnának.”*⁸⁴

A belső és a nehezen védhető külső vár között többszörös védelmi vonalat láthatunk. Először is a belső vár keleti falát, amelyet a Szentély-bástya kiiktatásával a két fülesbástya fedez, azután a már korábban is meglévő árkot, végül annak külső oldalán egy új falszakaszt. Utóbbi középtájon tompaszögben megtörik, igazodva a belső vár északkeleti és délkeleti bástyáinak homlokvonalaéhoz.⁸⁵ A külső vár déli csatlakoztatásáról már szoltunk a Poppendorffal való vita kapcsán, s megemlítettük, hogy ezt Baldigara a belső vár délkeleti fülesbástyájából kiindulva egy új bástyával kívánta megoldani. Ennek a hatalmas védműnek a keleti füle – akárcsak Poppendorfnál – az Ó-Kapu-bástya helyén épült volna. Innen fedezni lehet a külső vár délkeleti sarkát is, ahol Baldigara szintén fülesbástyát javasol, akárcsak az északkeleti sarkon a Bebek- illetve a Bolyki-bástyák helyén. A két új védmű az Almagyar-hegy felé volt hivatott védelmet nyújtani. Figyeljük meg, hogy a két bástya kialakítása kevésbé szerencsés, mert túlságosan hegyes a csúcsszögük. A távolságuk viszont megfelelően kicsi, így a kölcsönös fedezetet biztosíthatják egymás számára. Meg kell még említenünk a külső vár északi csatlakozását, amelyet Baldigara a délihez hasonlóan akart megoldani: a belső vár északkeleti bástyája külső homlokvonalaának továbbvitelével egészen a külső vár északkeleti bástyájáig, amely a falszakasz védelmét biztosította volna a rohamok ellen.

A korszakban újonnan épített, illetve a modernizált várakat tekintve eltérő vélemények alakultak ki azzal kapcsolatban, hogy az adott erősség ó- vagy új-olasz rendszerű-e? A hagyományosabb nézet képviselői Pataki Vidor felosztását veszik alapul, amely szerint a drinápolyi békét követően hazánkban csak új-olasz rendszerű építkezésekkel találkozunk.⁸⁶ Eszerint Eger vára is új-olasz rendszerű erősség. Domokos György viszont felhívja a figyelmet arra, hogy a konkrét időpontokhoz kötött felosztás nem túl szerencsés, célszerűbb a magyarországi végvári rendszer fejlődését egyetlen összefüggő folyamatnak tekinteni.⁸⁷ Emellett tévedés – mondja Domokos – a fülesbástya megléte alapján azonnal új-olasz rendszerről beszélni, hiszen ilyen védműveket már az 1500-as évek elején is találunk Itáliában. A megítélésnél a bástyaszárny méretének és kialakításának kell az egyik fő szempontnak lennie. Az óolasz típusú szárnyak ugyanis szűkek, és bennük a tüzérség többnyire fedetlenül van elhelyezve. Ezzel szemben például Eger tágas és többszintes kazamatái már igen korszerűnek számítottak a kor hadászati követelményeihez képest.⁸⁸ Mindemellett egy erősség ilyen szempontú megítélésénél figyelembe kell venni a többi tényezőt is: a bástyák mérete és

alakja, egymástól való távolságuk és ebből adódóan a kurtinák hossza, elővédművek megléte vagy hiánya, szabályos-e az alaprajz vagy sem, stb.⁸⁹ Mindezek alapján pedig azt kell mondanunk, hogy Baldigara vára nem új-olasz rendszerű erősség – még papíron sem az. Igaz, hogy a belső vár viszonylag szabályos ötszög alapú, és bástyái is megfelelő közelségben fekszenek egymáshoz, viszont – kivéve talán a Föld-bástya helyére tervezettet – nem elég nagyok, a külső vár két keleti sarokbástyája pedig túl hegyes is.⁹⁰ Baldigara nagy érdeme, hogy korszerű kazamata- és folyosórendszert is tervezett a bástyákban és a falak alapjaiba építve, fedett, többszintes ágyútermekkel, tágas kaszárnyahelyiségekkel, aknafigyelő folyosókkal. Nem tudta viszont maradéktalanul megoldani a külső vár kedvezőbb kialakítását. A várrész alapterületéből nem csökkentett (mint azt Mirandola tette volna kisebbik tervében), vagyis az továbbra is veszélyesen felkúszik az Almagyar-hegy oldalára. Hibának tarthatjuk még a külső várral kapcsolatban, hogy annak északi falszakaszát nem lehet két irányból tűz alá fogni, védelmét az északkeleti sarokbástyának kell egyedül ellátnia, emellett ez a fal túl hosszú is a kézfegyverek hatásos lőtávolságához képest.

Ezek voltak tehát a tervek, most vizsgáljuk meg, mennyit sikerült ezekből megvalósítani! Baldigara Bécsben kiválasztotta munkavezetőit, Falubrese Jakab és Da Ponto Bertalan itáliai építőmestereket, utóbbinak segédje – majd később Baldigara utóda – a szintén olasz Cristoforo Stella.⁹¹ A munkálatokat már a kezdetekkor beárnyékolta a pénzhiány, amely a sok utólagos tervezgetésnek és a bécsi húzódozásnak is fő oka volt. Az egri vár bármelyik tervének megvalósítása horribilis összegeket kívánt, ehhez pedig semmiképpen sem volt elegendő az addig ráfordított püspöki harmad (maximálisan évi 15 000 forint), igénybe vették tehát négy jobbágymegye hadiadóját, a Pestig terjedő hódoltsági terület minden behajtható robotját, valamint az egri káptalan jövedelmének tekintélyes részét is. Ezekkel egészítették ki a Kamara által évente kiutalt 4000-5000 forintot.⁹² A bevételeket azonban nem lehetett teljes egészében az építkezésekre költeni, hiszen egyrészt a beígért központi pénzek rendszeresen elmaradtak, vagy csak a töredékük érkezett meg Egerbe. Másfelől pedig a vár költségvetésének jelentős – néha pedig teljes – részét a zsoldhátalékok kiegyenlítésére, élelemre vagy éppen a hiányos fegyverarzenál bővítésére kellett fordítani.⁹³

Ottavio Baldigara tizenhárom évig, 1569-től 1582-ig foglalkozott az egri vár korszerűsítésével, majd – megelégedve az állandó pénzhiányt és az ebből fakadó kényszerű egyszerűsítéseket, módosításokat – távozott posztjáról, és elhagyta Egeret. A munkálatokat ezután Cristoforo Stella vezetésével folytatták.⁹⁴ A súlyos anyagi gondokat egyébként Baldigara kezdettől fogva nehezményezte Bécsbe küldött leveleiben, többször is említve, hogy a fizetésbeli késedelmeket a munkások nem bírják és elszökődönek, pedig ő mindenben a takarékosságra törekszik. Szinte minden javaslatában ott szerepel a következő kitétel: „*igen kevés költséggel*” vagy hogy „*a Kamara újabb költsége nélkül*” így és így lehetne siettetni az építkezéseket.⁹⁵ A munkálatokat Falubrese irányításával kezdték el 1569-ben, Baldigara terveit követve. 1570 végéig elkészült a Zárkándy- és a Bolyki-bástyák közötti fal, valamint az új bástyák alapjainak egy része, az árkokat pedig kimélyítették.⁹⁶ A 10. ábrán látható, hogy 1572-ig ezeken kívül csak a külső vár délkeleti bástyájának nagy részét és a belső vár szintén délkeleti fülesbástyájának felét sikerült megépíteni. De már megkezdtek ekkor a két várrész elválasztó egyenes falszakasz építését is, s ezzel a Szentély-bástya lebontását. Az 1577. évi haditanács ismételten jóváhagyta Baldigara elképzeléseit, és további 60 000 forintot irányzott elő azok befejezésére, három évre elosztva.⁹⁷ Ebből az időből maradt ránk Baldigara végleges terve (10. ábra), valamint egy igen értékes *részletterve* is (12. ábra). Az ábrán két

bástya sematikus alaprajza (E és F), háromféle falmegoldás keresztmetszetben (C, H, A), az általa épített várfalszerkezetéről egy felülnézet (B) és egy belső oldalnézet (I), valamint egy bástyáról való felülnézeti rajz (G) látható. Az ábrához csatolt írásbeli jelentés – többek között – az alábbiakra tér ki:

1. „A fal 6 ölnyi magasságánál 1 ölet hajoljon befelé az alapvonalától (lásd G), 3 öl magasságnál belülről csökkenjen a fal vastagsága 1 öltre, és így épüljön még fölfelé 5-6 ölet. Belülről, egymástól 1 öl és 3 lábnyira, 1 öl szélességű pillérek támogassák (A és B). Felül 17-21 láb vastag és 6,5 láb magas földmellvéd készüljön, alkalmas lőrészekkel.”

2. „A bástyákat (E és F) széles szárazárok vegye körül, ennek közepén vízesárok legyen, amelybe 1,5 láb mélységű gödörök legyenek sakktáblaszerűen belesüllyeszve. Ahol nem lehet az árokba vizet vezetni, a fal alapjában ellenakna készüljön, vagy a régi és az új fal között (A) vagy a várfalban és azon kívül (C). Mansfeld gróf szerint az ellenlejtőben is kell csinálni egyet (C ábra D pontja), hogy ezekből meg lehessen figyelni, hol akar az ellenség beásni.”

3. „Ahol olyan talaj van, hogy az árokkal mélyre kell és lehet menni, mint a külső Királyszéke és Tihamér felé néző bástyáinál, ott egy külső alacsony falat is kell építeni 4-5 öl magasságra, ezeket 'fossa brea'-knak⁹⁸ (H) nevezik. De nem kell mindenütt ezt alkalmazni, csak a külső várnál...”

4. „Mindegyik bástyán (F) két rejtekkapu (i) legyen az orechionok⁹⁹ (abcd) belső oldalán, ez olyan széles és magas legyen, hogy egy lándzsás katona éppen ki és be tudjon férti rajta; ezek vasajtóval lesznek zárhatók és béke idején be is legyenek falazva.”¹⁰⁰

5. „Az orechionok védelme alatt kétszer boltozott kazamaták készüljenek az ágyúk számára (E, g, h), akár egymás mögött három is, hogy ha az elsőt az ellenség szétlőné, a többiből tovább lehessen ágyúkkal lőni. Ebbe Poppendorf is beleegyezett, s az egyik bástyán már meg is csináltuk.¹⁰¹ Itt az a lőrés, amely a legközelebb van a falhoz, úgy legyen elhelyezve, hogy az egész falhosszat, a saját orechionjának belső oldalát és az árok egész szélességét tűz alatt tarthassa. A másiktól, az orechion mellettiből, legalább a fal felét, a szomszéd bástya orechionjának sarkát és egész külső oldalát lehessen lőni.”¹⁰²

* * *

Baldigara szerint tehát „*így kell épülnie egy végyvárnak, hogy védhető legyen, még ha 50-60 000 embert hajtanak is az ostromra. Ilyen bástyák ostromakor az ellenség 10 000 embert is veszíthet...*”¹⁰³

A munkálatok tehát tovább folytak. Fokozatosan épültek ki Baldigara tervének talán legzseniálisabb alkotásai, a kazamaták, kaszárnyatermek, aknafigyelő és összekötő folyosók, amelyek minden szempontból megfeleltek a kor hadászati követelményeinek (13. ábra). A belső és a külső várat összekötő falszakaszban, annak alapjai mellé ásva, két egymás feletti szinten, 2-2 nagyméretű (30 és 45 méter hosszúságú), boltozatos kialakítású kaszárnyaterem (17. kép) létesült, igen gondosan, kutat és szellőzőnyílásokat is tartalmazott. Ezekben a katonaság pihenhetett, akár heves ágyúzás alkalmával is. Ezenkívül a két bástya (a délkeleti és az északkeleti) közötti fal mélyében összekötő folyosót építettek ki, ahol a védők szintén biztonságban mozoghattak a két bástya között. A falak alapja mellett húzódó aknafigyelő folyosókkal pedig az ellenséges aknaásásokat próbálták felderíthetővé és meggátolhatóvá tenni: külső falukban üregeket alakítottak ki, azokban helyeztek el vízzel teli edényeket vagy kifeszített bőrre rakott borsószemeket, amelyek remegéssel jelezték, ha a közelben akna-

munka folyt. A folyosók légcseréjét itt is szellőzőnyílások biztosították. A kazamatákról (18. kép, illetve a belső vár délkeleti fülesbástya kazamatáinak lőréséről lásd 13. képet) már Baldigara részletterve kapcsán tettünk említést. A Föld-bástya palánkjait végre erősebb kőépítmény – igaz, nem a Baldigara által eredetileg javasolt nagyméretű fülesbástya – váltotta fel (16. kép), amelynek belsejében szintén boltozatos ágyútermeket és bonyolult folyosóhálózatot is találunk, lőrésekkel, szellőzőnyílásokkal és rejtekajtóval is ellátva.

A belső vár keleti falának, tehát a két várrészt elválasztó falszakasznak kialakításakor teljesen elbontották a feleslegessé vált Szentély-bástyát, ugyanitt a Közép-kaput is jelentősen megerősítették. A régi, egynyílású kapu elé egy háromnyílású, a főnyílás mellé még egy-egy gyalogközlekedésre alkalmas kaput alakítottak ki, a kettő között pedig széles, fedett folyosót építettek. Valószínűleg ezután kezdték el *'Setét' kapunak* nevezni a hosszú, folyosószerű építményt (10. és 11. kép), amelynek a régi kapu felé eső részében nagyméretű kürtőnyílást is kialakítottak. Ez egyrészt a természetes megvilágítást biztosította, másrészt közvetlen védelmi célokra (pl. a betört ellenség visszaverése kövel) is alkalmas lehetett.¹⁰⁴ Ekkor készült el a belső vár lenti bejárata, az *Alsó-kapu* is (12. kép), bevágva a délkeleti fülesbástya falába. Ez a kialakítás logikátlan, hiszen így nem lehetett oldalazó fedezetet biztosítani a kapu számára, de minden bizonnyal kényszerből kellett a bástyába vágva megépíteni, a Varkoch-kapuhoz vezető déli falszorost (14. kép) miatt. (Hogy a megfelelő fedezetet biztosítsák, a törökök 1596 után erős kapuvédő bástyát, barbakánt emeltek az Alsó-kapu mellé.) Felépült a külső vár két keleti sarokbástya is, az északit *Pál-bástyának*, a délit *Ungnád-bástyának* nevezték el. A külső várban befejezték a két várrész közötti árok külső partján emelt vastag fal építését, a korábbi palánkerődítményt pedig a 'gyakor'-bástyákkal együtt lebontották.¹⁰⁵

1596-ig ennyit sikerült megvalósítani az építkezésekből, a tervek további részei papíron maradtak. Nem készült el a belső vár három nyugati fülesbástya (még az alapjaik sem), s az északi külső falszakaszt sem erősítették meg. A belső vár külső déli falának is csak kb. 2/3-a készült el, a 10. ábrán látható, hogy a Varkoch-kapu előterében a fal megszakad. Igaz, a délnyugati bástyát sem építették meg, így az ahhoz vezető falat sem lett volna értelme továbbhúzni a Varkoch-kapu vonalán, de legalább teljesíti egyik rendeltetését: falszorost alkot a régi vár déli falával (14. kép). A korabeli jelentések szerint a belső vár északkeleti és délkeleti fülesbástya megépült 1596-ig. Utóbbi esetében ennek valamelyest ellentmondanak a régészeti feltárások. A maradványok alapján inkább az mondható el, hogy a délkeleti fülesbástya északi része teljesen, déli füle pedig alaprajzi vonatkozásban teljesen, de részleteit tekintve (ágyútermek, lépcsők, stb.) már nem egészen az eredeti elképzelések szerint lettek kialakítva.¹⁰⁶

A belső vár északkeleti fülesbástyájával kapcsolatban véleményünk szerint más a helyzet, s itt szeretnénk felhívni a figyelmet egy érdekes problémára. Bár a korabeli feljegyzések szerint ez is teljesen felépült, mégis megkockáztathatjuk a feltevést, hogy ez nem igaz: az említett védműnek csak a déli fele épült meg, s a bástya északi részét továbbra is a Zárkándybástya nyugati része alkotta. Véleményünket látszik igazolni a következők:

1. Kozák Károly nem említi a kérdéses bástyarészt az északi fal feltárását leíró cikkében¹⁰⁷, pedig a 10. ábrán a bástyaszárny ahhoz csatlakozik a fal tompaszögben történő megtörése tájékán.

2. Sugár István közöl egy későbbi rajzot (16. ábra), amely a belső vár keleti felét ábrázol-

ja, ezen pedig egyértelműen látszanak az eredeti Zárkándy-bástya vonalai, amelyre az új bástya – illetve véleményünk szerint annak csak egy része – ráépült.

3. A vár mai alaprajza is bizonyítja, hogy a Zárkándy-bástyát nem bontották le, pedig erre Baldigara utasítást ad, s a többi, általa feleslegesnek vagy haszontalannak ítélt korábbi várrészt valóban le is bontották.¹⁰⁸

* * *

Nem sikerült maradéktalanul kialakítani a külső vár két keleti sarokbástyáját sem, amelyek már csak külső formájukat tekintve emlékeztettek Baldigara terveire. Kazamatákkal és kilövénytávolságokkal ugyanis nem rendelkeztek, így csak a tetejükről lehetett ágyúval tüzelni. Ez pedig az Almagyar-hegyről kedvező feltételek mellett támadni képes ellenséggel szemben semmiféle védelmet nem biztosított.¹⁰⁹ Hiába mélyítették ki az árkot a külső vár előterében, az ostromlók azt könnyűszerrel feltölthették és a falakat ezután zavartalanul támadhatták. Gyakorlatilag elmondható, hogy a külső vár keleti felén történt újítások semmiféle fejlődést nem eredményeztek a védelmet tekintve a korábbi állapotokhoz képest. Ezt igazolják az 1596-os események is. Hatalmas hátrányt jelentett az is, hogy a falakon elmaradt a mellvéd kialakítása is, így a katonák teljesen védtelenek voltak az ostromlók tüzével szemben.¹¹⁰ Tovább rontotta a vár védettségét az is, hogy az árkon kívül nem alakítottak ki külső védműveket. Bár Baldigara egyik részlettervén (14. ábra) láthatunk fedett utat és vársíkot is, és említettük már javaslatait a vár előterének más módszerekkel történő megerősítésére¹¹¹, de ezekből sem valósult meg szinte semmi, másfelől pedig komolyabb külső védműveket, például pajzsgátat, még a tervezetek szintjén sem találunk, s nemcsak Egernél, hanem más magyar várak esetében sem. Ennek oka minden bizonnyal a krónikus pénzhíány volt.¹¹²

VII. Az egri vár utolsó erődítési munkálatai és eleste 1596-ban

1596. szeptember 3-án, Hatvan várának bevételét követően a császári zsoldosok lemszárolták a mintegy 2500 főt számláló török védősereget, nem kímélve az asszonyokat és a gyermekeket sem. Mire a vérengzés véget ért, a III. Mohamed vezette oszmán főserg már Szolnoknál járt. A bécsi hadvezetésnek számolnia kellett Eger megtámadásával.¹¹³ Arra már nem volt sem idő, sem pénz, hogy az évtizedek óta hiányzó hadfelszereléseket eljuttassák a várba, így legalább megfelelő számú sereget próbáltak biztosítani a védelemhez. (Ebben az időben, mint azt korábban már említettük, a vár rendes őrsége kb. 500 lovasból és 500 gyalogosból állott.¹¹⁴) Miksa főherceg utasítására Egerbe indult a főleg idegen, német, vallon, olasz, morva zsoldosokból, valamint cseh és svéd önkéntesekből álló királyi segédhad. A védők soraiban még néhány más nemzetiségű katona is előfordult, például spanyolok, osztrákok, s egy krakkói forrás tanúbizonysága szerint lengyelek is részt vállaltak a küzdelemből. Összesen kb. 3400 ember sorakozott fel a védelemre, s ennek – ellentétben az 1552-es védőserg nemzetiségi összetételével – csak kis hányada volt magyar.¹¹⁵ A vár felfegyverzése közvetlenül Teuffenbach felső-magyarországi főkapitány feladata volt. A katonákon kívül érkezett mintegy 300 mázsá lőpor, s néhány tapasztalt tisztet is küldtek Bécsből az egrick megsegítésére.¹¹⁶ Ezenkívül a várba rendelték Claudio Cogonara császári főhadmérnököt, hogy tegyen meg mindent a vár gyors megerősítése érdekében, ami közvetlenül ostrom előtt egyáltalán még megtehető. Az építésznek csak napjai voltak néhány hevenyészett módosításra, ezek pedig a következők voltak:¹¹⁷

1. Kijavítottat „egy nagyméretű kijáratot lovasok közlekedésére, amelynek kapujában 40 katona észrevétlenül elhelyezkedhet.”¹¹⁸

2. Futóárkot készített a külső vár egyik bástyája („a hegyen túli bástya”) köré, hogy „a közeli kis völgyet”¹¹⁹ a falakon kívül mobilizálható katonasággal uralni tudják a védők, hisz különben ott „10 000 ember elfér anélkül, hogy a várból ellenőrizhették volna őket.”

3. A Föld-bástyánál, „a belső várnak... leggyengébb részénél, ahol leginkább számíthattunk rohamra”, annak falain kívül fával fedett, s az arra rakott földnek köszönhetően megfelelő módon rejtett „kazamatát” készítettet, amelyben 40 ember kényelmesen elfért, s szintén rejtett földalatti folyosón lehetett megközelíteni. Cogonara hasonló kis védműveket több helyen is építtetett volna, „ha a szükséges anyag és költség rendelkezésre állott volna.”

* * *

A főhadmérnök gyors és hevenyészett építkezései éppen azért figyelemreméltóak, mert néhány kérdésben, a szükség kényszeréből adódóan napok alatt is hatékonyak tűnő, ötletes megoldásokat dolgozott ki olyan problémák kiküszöbölésére, amelyeket elődei évtizedeken keresztül sem tudtak megoldani. Cogonara és Nyáry Pál főkapitány között azonban feszültség keletkezett, miután a szeptember 20-án a török ostromgyűrű bezárult a vár és a város körül. A kapitány ugyanis feladta Cogonara árkait a külső várnál, s leromboltatta a falakon kívüli kis védműveit is, „mondván, hogy nem akarja a katonákat az árokban kockáztatni.”¹²⁰ Ezután a főhadmérnök már csak az ostromágyúk rombolásaival foglalatoskodott, amelyeket „sáncosarakkal és szálfákkal javítottam ki... a réseket és az aknák által szakított nyílásokat a bástyakosarak mellett vastag gerendákkal javítottam meg.”¹²¹ Cogonara elítélte a kapitányt, amiért az nem működött együtt ezekben a munkálatokban, s az ő kritikus megjegyzéseiből tudunk következtetni az ostrom alá vett vár tüzéségének gyenge hatásfokára is: „az Egerben található összesen nyolc tüzérből öt megbetegedett, a többinek pedig kevés tapasztalata volt.”¹²²

Összefoglalva az ostrom eseményeit, mindaz visszaütt, amit a korábbi évtizedekben az építkezéseknél elmulasztottak, s amelyekről már tettünk említést: nincs mellvéd a falakon, s a bástyákon sem; a külső várat szinte lehetetlen fedezni, mert hiányoznak a két sarokbástyából a kazamaták. Nincsenek elővédművek, még palánkerődítések sem a falakon kívül. Végül pedig ezúttal is hiányos a fegyverzet: nincs elég ágyú¹²³, ráadásul a nyolc tüzér közül öt betegen fekszik. A törökök pedig gyorsan kihasználták a helyzetet: az árkokat feltöltötték, a külső vár két sarokbástyáját aláaknázták. A fedezetlen falakon lévő emberekre és lövegekre erős ágyútüzet zúdítottak, jelentős veszteségeket okozva. Ennek következtében a kezdetben még összetartó védőseregen egyre inkább a demoralizáltság és az erősödő nemzetiségi ellentétek jelei kezdtek mutatkozni. Ez tovább éleződött, amikor október 4-én elesett a külső vár egy kisebb robbanás okozta pánik következtében, s a benyomuló törökök százakat lemészároltak a belső vár felé menekülők közül. Az ezt követő napokban a törökök aláaknázták a belső vár két kelet felé néző fülesbástyáját is (az egyik robbanásban veszítette életét Christoforo Stella). Innentől kezdve az eseményeket már nem lehetett megállítani, az erélytelen Nyáry Pál nem tudott többé lelket önteni katonáiba.¹²⁴ Végül is október 12-én a védők a vár feladására kényszerítették a kapitányt, aki szabad elvonulás fejében hajlandó volt megadni magát a töröknek. Azok most részben be is tartották ígéretüket, a magyarokat ugyanis nem bántották. A németeket és a vallonokat viszont kíméletlenül lemészárolták bosszúból a hatvani vérengzésért. Eger közel száz évre török uralom alá került.

VIII. Összegzés

1552 és 1596 között Eger vára jelentős modernizáción ment keresztül, amelynek célja az volt, hogy a Felvidék kulcsának számító erősség megfeleljen a kor harcászati követelményeinek, s ezáltal továbbra is hatékonyan tudja felvenni a küzdelmet az oszmán hódítókkal szemben. A várra vonatkozóan több kiváló hadmérnök is készített tervek, de közülük senki sem valósíthatta volna meg a végső célt, vagyis Eger új-olasz rendszerben történő maradéktalan átalakítását. Egyrészt ugyanis mindegyik kénytelen volt igazodni a vár kedvezőtlen földrajzi fekvéséhez, másfelől pedig bármelyik terv is kap jóváhagyást, Bécs még a legkisebb költségvetésű építkezéseket sem tudta teljes egészében fedezni. Végül is nagyrészt Ottavio Baldigara tervei alapján modernizálták a várat 1569 és 1596 között, de az eredeti elképzelések jelentős része papíron maradt, s ami végül megépült, azt is több esetben csonkán, hiányosan valósították csak meg. Az udvar súlyos pénztelensége visszatükröződött a vár belső életében is. Hiányos volt a fegyverarzenál, kisszámú volt az állandó őrség, amely ráadásul állandóan nélkülözött, néha szó szerint éhezett, emiatt pedig súlyosan megromlott a kapcsolata a környék lakosságával, amelyet sanyargatni kényszerült. Ezen a téren nem sok javulást tudtak elérni közel fél évszázad alatt. A védőserég harci morálja szempontjából pedig szerencsétlen lépésnek bizonyult, hogy az uralkodó a drinápolyi békét követően idegen zsoldosokkal hígította fel az addig szinte teljesen magyar nemzetiségű őrséget. Ez különösen visszaütött 1596-ban, amikor – a többi kedvezőtlen tényezővel együttvéve – ha nem is szükségszerűen, de mindenképpen érthető okokból esett el a sok tekintetben valóban modernizált erősség, míg 1552-ben egy teljesen elavult vár feleannyi védővel is képes volt visszaverni a török ostromát.

Jegyzetek, hivatkozások

- ¹ TINÓDI LANTOS SEBESTYÉN: Eger vár viadaljáról való ének. 81–84. sorok. In Tinódi Lantos Sebestyén: *Krónika*. Budapest, 1984, 221–291. Szerk. Sugár István. (A továbbiakban Tinódi.)
- ² KOVÁCS BÉLA (közlése): Claudio Cogonara emlékirata, 15. In *EVH*, 1965/6., 15–21. (a továbbiakban: Cogonara).
- ³ SUGÁR ISTVÁN: *Az egri vár históriája*. 11. Budapest, 1991. (A továbbiakban Sugár); ill. részletesebben lásd DÉTSHY MIHÁLY – KOZÁK KÁROLY: Az egri vár feltárása. In *EMÉ*, 1967, 87–116.
- ⁴ Ennek a két védműnek ma már csak rekonstrukciója látható (1. kép). A vár pusztulásáról részletesebben lásd SUGÁR ISTVÁN: Az egri vár falomlásai a múltban. In *EVH*, 1977/13., 47–57.
- ⁵ Sugár, 51.
- ⁶ KOZÁK KÁROLY: Az egri vár feltárása (1957–63) II. In *EMÉ*, 1964, 221–234.
- ⁷ Tinódi 105–112. sorok.
- ⁸ „Ez paloták alatt külső kőfala, kőfal belől egy sövén palánk vala” – Tinódi 113–114. sorok.
- ⁹ Uő 121–124. sorok, ill. Sugár 52.
- ¹⁰ A hatalmas székesegyházat Dobó már védelmi célokra használta. Tornyaiban sugárágyukat helyeztetett el, sekrestyéje pedig a vár egyik löporraktára lett. Az itt tárolt puska az ostrom alatt, október 4-én, gondatlanság következtében felrobbant, s a székesegyház súlyosan megrongálódott. Többé már nem állították helyre, s megindult fokozatos pusztulása.
- ¹¹ „Egernek régi alakjából semmi sem maradt meg, minden borzasztó, szomorító; a vitézek féltelen

kitörése itt mindent elrűtített... Az egyházon eddig még majdnem semmit sem dolgoztak, kivéve a tetejét, a többi toldalékját és ragasztását szegletbástyává változtatták, mely azonban erős és az egész igen jól védő alkotmány. Ugyhogy ha ide találna jönni a püspök, inkább felteheti a sisakot, mint a pásztorbotot, inkább öltözhöz mellvasba, mint palástba, mert inkább tábori ember lesz mint egri püspök” – írta az 1552 előtti építkezések idején Verancsics Antal. In NAGY JÓZSEF: *Eger története*. Budapest. 1978, 38–39. (A továbbiakban Nagy.)

- ¹² A külső várat 1702-ben a császáriak felrobbantották, mára egykori területe beépült (5. kép). Egy rövid falszakasza viszont megmaradt a déli oldalon, a Bornemissza-bástyától kiindulva kelet felé (9. kép).
- ¹³ A Bebek-tornyot az 1552-es ostrom alatt keresztelték át Bolyki-bástyának, az ott elesett borsodi hadnagy tiszteletére.
- ¹⁴ Jól példázzák ezt az 1552-es események, amikor a Szent Mihály-napi ostrom alkalmával a janicsárok bevették a kapubástyát, s már ki is tűzték rá a lófarkas zászlót. A kritikus helyzetet Dobó csak úgy tudta megmenteni, hogy ágyútűzet zúdított a bástyára, amely összedőlt, maga alá temetve védőt és ellenséget egyaránt.
- ¹⁵ Ez az a falszakasz a külső várból, amely még ma is látható.
- ¹⁶ A középkorban a két magaslat még nem jelentett túl nagy problémát, ebből a szempontból a vár védhetősége csak az ágyú megjelenésével romlott drasztikusan.
- ¹⁷ Tinódi 1541–1544. sorok.
- ¹⁸ Részletesebben lásd SZÁNTÓ IMRE: A török sereg elvonulása Eger alól. In *HK*, 1968/2., 261–279.
- ¹⁹ Tinódi alapján.
- ²⁰ Soós IMRE – SZÁNTÓ IMRE: *Eger vár védelme 1552-ben*. 73. (A továbbiakban Soós.)
- ²¹ A Föld-bástyához a törökök futóárkot is ástak (9. ábra), a Bolyki-toronynál pedig – az árok feltöltése után – homokzsákokból és farönkökből építettek töltést közvetlenül a bástyához, s ezen feljutva igyekeztek a falakra hágni. Csak Bornemissza leleményessége mentette meg a helyzetet az építmény felgyújtásával, majd a jól ismert tüzes kerékkel. Az ellenség hasonló módon töltést emelt a Királyszéke felől is, az északi falhoz. Jól mutatja a falak megközelíthetőségének abszurd módon könnyed voltát az is, hogy éjjelente többször előfordult, hogy néhány vakmerő török beugrált az ágyúk ütötte réseken, s magyar őrköt sebesítettek meg. Ugyancsak az elővédművek hiányának volt köszönhető a rendszeres török aknamunka, a kézfegyverekből való belövellések is. Ezenkívül a törökök állandóan bekiabáltak a várba, hogy így is megpróbálják megadásra bírni a bent lévőket. Lásd Tinódi 866–899. ill. 1115–1182. sorok.
- ²² „Meghala őbennek több háromszáznál, / Sebősüle, marada több kétszázal...” – Tinódi 1645–1646. sorok.
- ²³ Sugár 93.
- ²⁴ Uő.
- ²⁵ Soós 87., ill. 89.
- ²⁶ Sugár 93.
- ²⁷ Mekksey ekkor, még másodkapitányként lett áldozata egy jobbággal való szóváltásnak. Tragikus sors várt Bornemissza Gergelyre is: 1554-ben egy portyán elfogták a törökök, majd Konstantinápolyba hurcolták. Mivel nem volt hajlandó elárulni az egri vár gyenge pontjait, felakasztották. Dobó életét börtönbüntetés tette tönkre, az uralkodó elleni összeesküvés vádjával raboskodott hosszú évekig, s szabadulása után nem sokkal meg is halt, részletesebben lásd HÓVÁRI JÁNOS: *A hűtlen Dobó*. Budapest, 1987, Helikon.

- ²⁸ Sugár 94–95.
- ²⁹ Részletesebben lásd SZABÓ JÁNOS GYÖZÖ: Az egri vár főkapitányainak rövid életrajza. In *EVH*, 1982/17., 5–33.
- ³⁰ PATAKI VIDOR: *Az egri vár élete*. 21. Eger, 1934. (A továbbiakban Pataki.)
- ³¹ Hasonló indíttatásból a várban tartózkodott évekig a költő Balassi Bálint is, ekkor születtek a végvári vitézek életét dicsőítő versei.
- ³² Nagy 92.
- ³³ Eddig úgy történt, hogy a jövedelmekből kifizették a vár személyzetét és az állandó őrség zsoldját, s a megmaradó összeg egyharmad részével még a püspök rendelkezhetett. Verancsics tehát lemondott erről a maradék bevételről is – lásd bővebben Sugár 16–20.
- ³⁴ Nagy 40.
- ³⁵ Forgách együtt harcolt 1552-ben Losonczy Istvánnal Temesvárnál. Az erőd eleste után török fogságba esett, akik megcsonkították. Innen eredt határtalan törökgyűlölete: kapitánysága idején 3 arany járt minden egyes beszolgáltatott török fejért. (Nagy 93. ill. 98.)
- ³⁶ Pataki 28.
- ³⁷ Uő 29.
- ³⁸ Pataki 28.
- ³⁹ „Egy lényeges különbség mégis elválasztotta a [magyar – P. B.] végbelieket a kódorgó császári zsoldosoktól; a mieink – a megélhetésen kívül – otthonukért, szülőföldjükért, családjukért... harcoltak az idegen hódítókkal szemben... Ugyanakkor a Magyarországon megfordult császári zsoldosok Európa minden részéből – elsősorban Németországból – verődtek össze, s a zsold mellett... a zsákmányszerzés vágya hajtotta őket. Idegen generálisok rendszerint nem ismertek magyar célokat és pusztuló nép sorsa iránt legtöbbször érzéketlenek voltak... [kiemelés tőlem – P. B.]” – írja találóan Szántó Imre 19. In SZÁNTÓ IMRE: *A végvári rendszer kiépítése Magyarországon*, Szeged, 1971.
- ⁴⁰ Nagy 115–116.
- ⁴¹ Nagy 116–118.
- ⁴² Pataki 29.
- ⁴³ Sugár 42.
- ⁴⁴ A védők pontos létszámáról megoszlanak a vélemények. Tinódi például 1965 főről beszél, de mire ő a várba érkezett, már nem tudta megállapítani az eredeti létszámot, mivel az ostrom előtt „sok elszökött vala.” Soós és Szántó 2012 embert említ, de a legvalószínűbbnek Sugár István számításai tűnnek, aki újabb kutatások alapján 2058 főben határozta meg a védők teljes létszámát.
- ⁴⁵ Pataki 21.
- ⁴⁶ Filepp jelentős hőse az 1552-es harcoknak, a királytól nemesi címet is kapott.
- ⁴⁷ Sugár István: *Az egri vár gyalogsága, lovassága és tűzérsege. 1552–1561*. In *EVH*, 1975/11., 5–20.
- ⁴⁸ Nagy 114.
- ⁴⁹ SUGÁR ISTVÁN: Az egri vár kémei és fegyverei a várszámadások és leltárak tükrében (1549–1562) I. In *EMÉ*, 1975, 101–122.
- ⁵⁰ Lásd a III. fejezetet.
- ⁵¹ Lásd Sugár említett tanulmányának vonatkozó részeit.
- ⁵² Ezen szerszámok ’csúcsát’ minden bizonnyal Bornemissza ördögi találmánya, a *tüzes kerék*

jelentette. Ezt – az október 4-i robbanásban megsemmisült egyik lőpormalom kerékét felhasználva – szerkesztették össze úgy, hogy a hatalmas kerékbe számtalan apróbb kispuskát, tüzes csuprot, s mindenféle robbanó eszközt raktak. A kanócokat meggyújtották, majd az alkotmányt a Bolyki-toronyból, a törökök által emelt töltésen keresztül az ellenség közé gurították, ahol az nagy pusztítást végzett.

⁵³ A török ágyúk számáról a jól értesült Kjátib Cselebi tudóst (Sugár 114.).

⁵⁴ Tinódi 1280–1281. sorok.

⁵⁵ Sugár 96.

⁵⁶ A robbanásban többen életüket veszítették, s a védők között hatalmas pánik tört ki. Csak Dobó kíméletlen szigora és szervezőkészsége eredményeképpen sikerült megmenteni a helyzetet. Talán nem túl történelmietlen az az összehasonlítás, ha az 1596-os eseményekre gondolunk: akkor – szintén október 4-én – mindössze félhordónyi puska robbant fel a külső várban, viszont Nyáry Pál várkapitány erélytelensége nem tudott úrrá lenni a rémületen. A törökök pedig villámgyorsan elfoglalták a várrészt (lásd a VII. fejezetet).

⁵⁷ Nagy 77.

⁵⁸ PATAKI VIDOR: Az egri vár története, restaurálás 1553–1568 között, 9. In *EVH*, 1964/5., 9–13. (A továbbiakban Pataki II.)

⁵⁹ Nagy 77.

⁶⁰ Uő 77.

⁶¹ Pataki 21.

⁶² Az északi falszoros hadászati jelentősége a későbbi építkezések során fokozatosan csökkent, ezért megindult fokozatos feltöltése. Az új külső fal belső oldalán a régészek gerendasor maradványaira találtak, ebből következően valószínűleg belső védőfolyosót is kiépítettek itt a katonák számára. Továbbá feltártak a fal nyugati végében, vagyis a Tömlöc-bástya mellett, illetve előtt, ahol a falszoros erősen leszűkül, egy elfalazott ajtónyílást is, amely feltehetően rejtékajtó lehetett. Lásd KOZÁK KÁROLY: Az egri vár feltárása (1957–65) III. 108–110., in *EMÉ*, 1966, 97–152.

⁶³ Sugár 96.

⁶⁴ Nagy 79.

⁶⁵ Sugár 97.

⁶⁶ Pataki II, 10.

⁶⁷ Uő 10.

⁶⁸ Nagy 79., ill. részletesebben lásd SUGÁR ISTVÁN: Az egri vár kútjai. In *EVH*, 1973/9. 43–52.

⁶⁹ Pataki II. 10.

⁷⁰ Nagy 78.

⁷¹ Részletesebben lásd DÉTSZY MIHÁLY: Munkások és mesterek az egri vár építkezésein 1493 és 1596 között. In *EMÉ*, 1963, 173–200. – I. közlemény; ill. *EMÉ*, 1964, 151–178. Ezenkívül lásd a dolgozat mellékletében a két levelet, amelyek jól tükrözik az ostrom utáni állapotokat. Az első, 1553. március 22-én Egerben kelt levélben Bornemissza panaszkodik az uralkodónak, hogy nem kapták meg a beígért 3000 forintot, így többek között a *kőművesek sem akarnak dolgozni*. A második levél 1553. április 9-én íródott, ebben Ferdinánd – az előző levélre válaszként – utasítást ad a korábban már kiutalt összeg folyósítására. Ilyen témájú levélváltások kísérik végig a tárgyalat korszakot, s jól szemléltetik számunkra az egriek nélkülözéseit, valamint a központi hatalom gyengeségét is.

⁷² Nagy 79.

- ⁷³ Uő 109.
- ⁷⁴ Uő 110.
- ⁷⁵ Uő 80.
- ⁷⁶ PATAKI VIDOR: Az egri vár története V. (1569–1595). Az egri vár átépítése erődde 9. In *EVH*, 1965/6., 9–14. (A továbbiakban Pataki III.)
- ⁷⁷ Pataki 22.
- ⁷⁸ Nagy 110.
- ⁷⁹ Pataki 26.
- ⁸⁰ KOZÁK KÁROLY: Az egri vár feltárása (1957–67) V. 122. In *EMÉ*, 1968, 115–154. (A továbbiakban Kozák.)
- ⁸¹ Kozák 123.
- ⁸² Uő 123.
- ⁸³ Érdemes érdekességként megjegyezni, hogy Baldigara belső várra vonatkozó részletterve külön is napvilágot látott („C” terv, 11. ábra). Ez valóban egy teknősbéka alakjához hasonlít, amelynek ’feje’ a Föld-bástya helyére tervezett nagyobb méretű fülesbástya, míg a többi négy sarokbástya alkotja a ’lábakat’. Gárdonyi Géza az Egre csillagok megírása előtt minden bizonnyal ezt a tervet vette tévesen alapul, s ezért szerepel a vár ilyen formában a regényben.
- ⁸⁴ PATAKI VIDOR: *A XVI. századi várépítés Magyarországon*. 32. Bécs–Budapest, é. n.
- ⁸⁵ Ahogyan azt láthattuk, Mirandola – kisebbik tervében – nagyjából ezen a helyen képzelte el a külső vár keleti befejezését, lásd 7. ábra.
- ⁸⁶ Részletesebben lásd Pataki 22–34.
- ⁸⁷ DOMOKOS GYÖRGY: Az olasz várépítészet és alkalmazása a magyar végvári rendszer kiépítésében. 179. In *Studia Agriensia* 17., Eger, 1997, 179–202., (A továbbiakban: Domokos.)
- ⁸⁸ Uő 182.
- ⁸⁹ DOMOKOS GYÖRGY: Várépítészet és várharcászat a XVI–XVII. századi Magyarországon. In *HK*, 1986/1. 47–109., és GERŐ LÁSZLÓ: *Magyarországi várépítészet*. Budapest, 1955.
- ⁹⁰ Hasonló kifogásokat emel Speckle is, amikor Komárom és Győr várait bírálta. Lásd Domokos 182.
- ⁹¹ Pataki III. 9.
- ⁹² Uő 9.
- ⁹³ Lásd a dolgozat III. fejezetét.
- ⁹⁴ Nagy 113.
- ⁹⁵ Pataki 26.
- ⁹⁶ Nagy 112.
- ⁹⁷ Pataki 27.
- ⁹⁸ Fausse braie.
- ⁹⁹ Orillon, bástyafül.
- ¹⁰⁰ Ilyen rejtekhajtót tártak fel a régészek a belső vár délkeleti fülesbástyájában – részletesebben lásd Kozák vonatkozó részeit.
- ¹⁰¹ Az adatokat ismerve a belső vár délkeleti fülesbástyájáról van szó. A kazamatákról – szintén Baldigara által készített – rajzot lásd a 15. ábrán.
- ¹⁰² Vagyis megvalósuljon a falak és a bástyák kölcsönös, holttérmentes lefedése.

- ¹⁰³ Pataki 27–28
- ¹⁰⁴ Kozák 127.
- ¹⁰⁵ Sugár 98.
- ¹⁰⁶ Kozák, 125.
- ¹⁰⁷ EMÉ 1966. 109–110.
- ¹⁰⁸ Kérdésünkre Fodor László, egri régész elmondta, hogy feltevésünket sem bizonyítani, sem cáfolni egyértelműen nem lehet, mivel az északkeleti fülesbástya feltárása még várat magára.
- ¹⁰⁹ Nagy 113.
- ¹¹⁰ Sugár 108.
- ¹¹¹ Lásd fentebb Baldigara 1578-as részletterveit, ill. szöveges kiegészítéseket
- ¹¹² Domokos 183.
- ¹¹³ Nagy 126–127.
- ¹¹⁴ Lásd a dolgozat IV. fejezetét.
- ¹¹⁵ Sugár 110–111.
- ¹¹⁶ Uő 111.
- ¹¹⁷ Részletesebben lásd Cogonara 16–17.
- ¹¹⁸ Itt valószínűleg a külső vár déli kijáratára gondolt.
- ¹¹⁹ Minden bizonnyal a mai Vécsey-völgyről van szó.
- ¹²⁰ Cogonara 17.
- ¹²¹ Uő, 18–19.
- ¹²² Uő 18. – egyébiránt óvatosan kell bánnunk Cogonara megjegyzéseivel, hiszen emlékiratának lényege az önmentegetés: a vár eleste után neki is bíróság előtt kellett felelnie a vár feladásáért. Így valószínűleg eltúlozza a főkapitány hibáit, miközben az ő esetleges felelősségéről nem tesz említést.
- ¹²³ A szultánt elkísérő Edward Barton, konstantinápolyi angol követ szerint összesen hét ágyúból lőttek vissza az egriek, lásd KROFF LAJOS: Eger vára eleste és a keresztesi csata 1596-ban. In *Századok*, 1895, 397–421.
- ¹²⁴ Az események újabb alapot adnak a két kapitány, Dobó és Nyáry összehasonlítására: Dobó felakasztatta az áruló Hegedűst, sőt még azokat a környékbéli parasztokat is börtönbe vetette, akik kényszerből behozták a várba a török megadásra felszólító leveleit. Nyáry ezzel szemben nem büntette meg azokat a katonákat, akik először követelték előtte a vár feladását. Minden bizonnyal ezzel is meggyorsította a demoralizálódást és ebből adódóan Eger elestét.

Rövidítések

EVH Az Egri Vár Híradója.

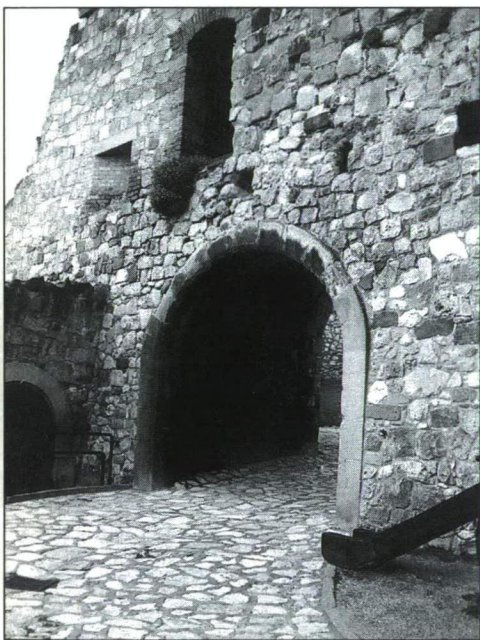
EMÉ Az Egri Múzeum Évkönyve.

HK Hadtörténelmi Közlemények.

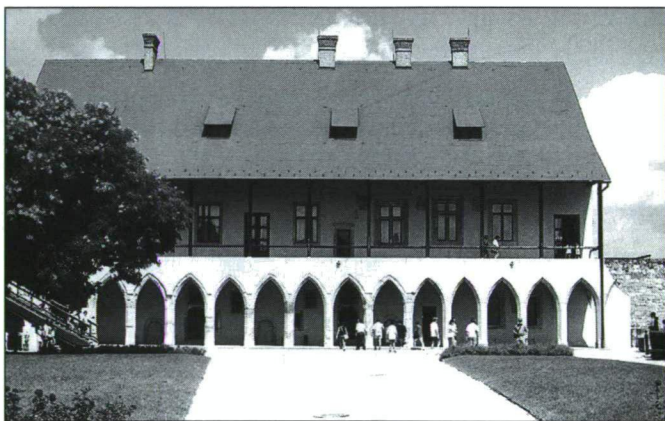
1. Képek



1. kép A (BELSŐ) VÁR NYUGATI FALSZAKASZA. BALRA A FÖLD- ÉS A TÖMLÖC-BÁSTYA, JOBBRA A DOBÓ-BÁSTYA ÉS A KÖZÉPKORI TORONY



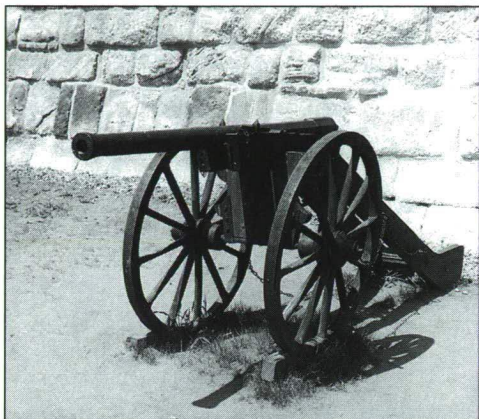
2. kép A VARKOCH-KAPU



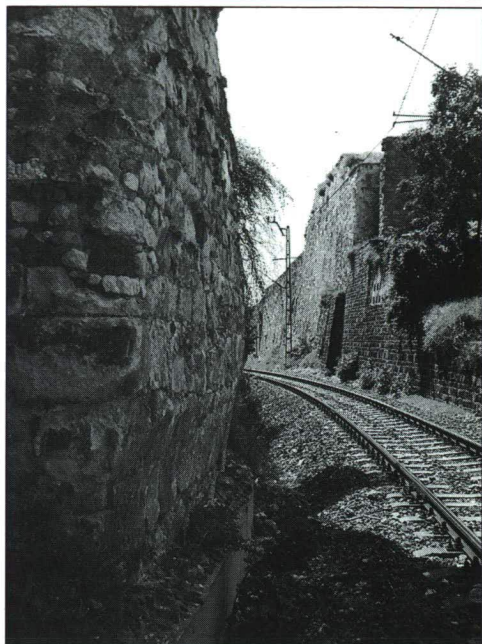
3. kép A GÓTIKUS PÜSPÖKI PALOTA

4. kép AZ EGYKORI KÜLSŐ VÁR
AZ ELŐTÉR BEN LÉVŐ HÁZAK
HELYÉN HÚZÓDOTT; A HÁTTERBEN
AZ AZÓTA SZINTÉN BEÉPÍTETT
ALMAGYAR-HEGY LÁTHATÓ





5. kép FALKONÉTA AZ EGRI VÁRBAN

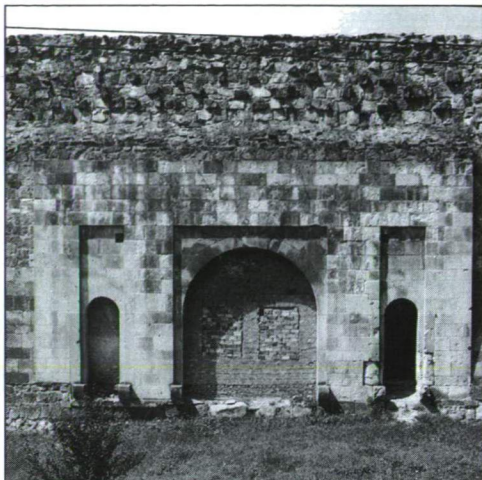
6. kép AZ EGER–PUTNOK VASÚTVONAL,
AMELY A KÉT VÁRRÉSzt ELVÁLASZTÓ
HAJDANI ÁROK HELYÉN FUT

7. kép A (BELSŐ) VÁR ÉSZAKI OLDALA

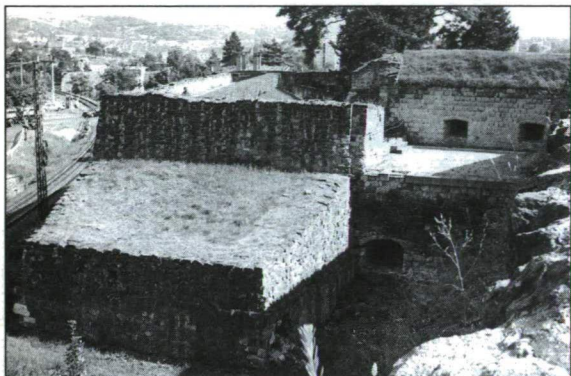
8. kép A VÁR DÉLI SZAKASZA. KÖZÉPEN
A BORNEMISSZA-BÁSTYA, JOBBRA A
HÁTTÉRben A KÜLSŐ VÁR EGYETLEN
MEGMARADT FALSZAKASZA LÁTHATÓ9. kép AZ IPPOLITO-KAPU ÉS A
BORNEMISSZA-BÁSTYA



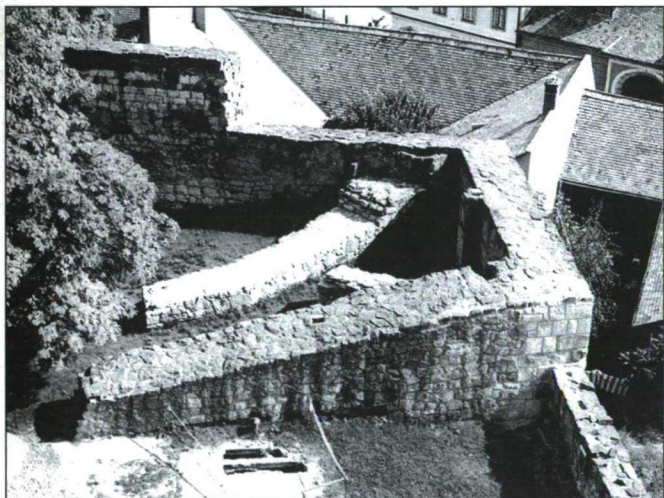
10. kép A KÖZÉP- VAGY SETÉT-KAPU



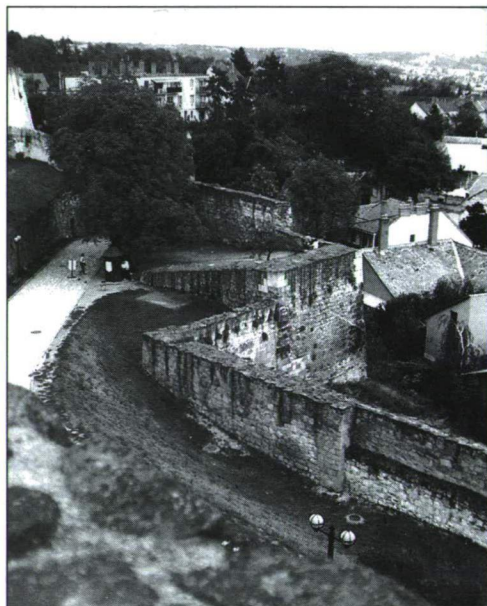
11. kép A KÖZÉP-KAPU AZ EGYKORI
KÜLSŐ VÁR FELŐL NÉZVE



12. kép A BELSŐ VÁR DÉLKELETI FÜLES-
BÁSTYÁJÁNAK KELETI FÜLE A KAZAMATÁK
KILÖVÖNYÍTÁSAIVAL



14. kép A DÉLKELETI FÜLESBÁSTYA NYUGATI FÜLE



13. kép A DÉLI FALSZOROS



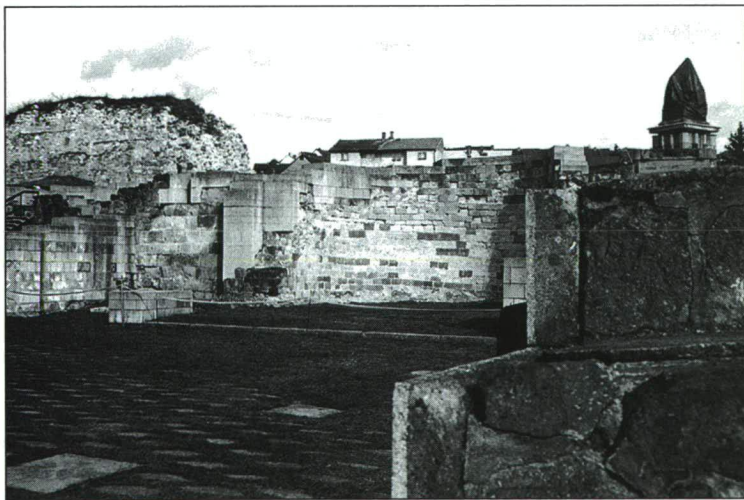
15. kép A FÖLD- ÉS A TÖMLÖC-BÁSTYA
A DOBÓ-BÁSTYA FELŐL NÉZVE



16. ábra KASZÁRNYATEREM (MA KÖTÁR)

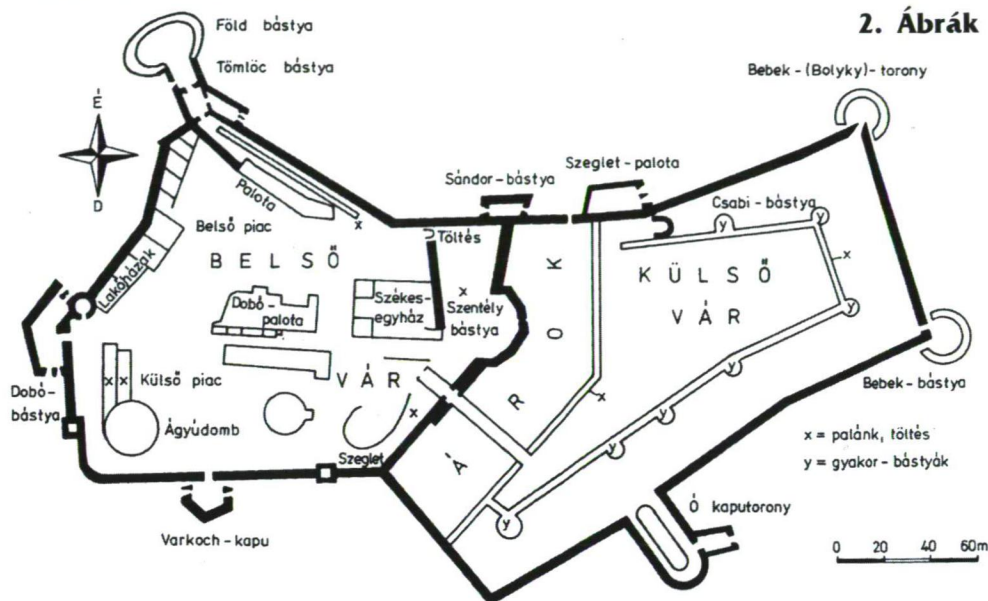


17. kép A DÉLKELETI FÜLESBÁSTYA
ÁGYÜTERME

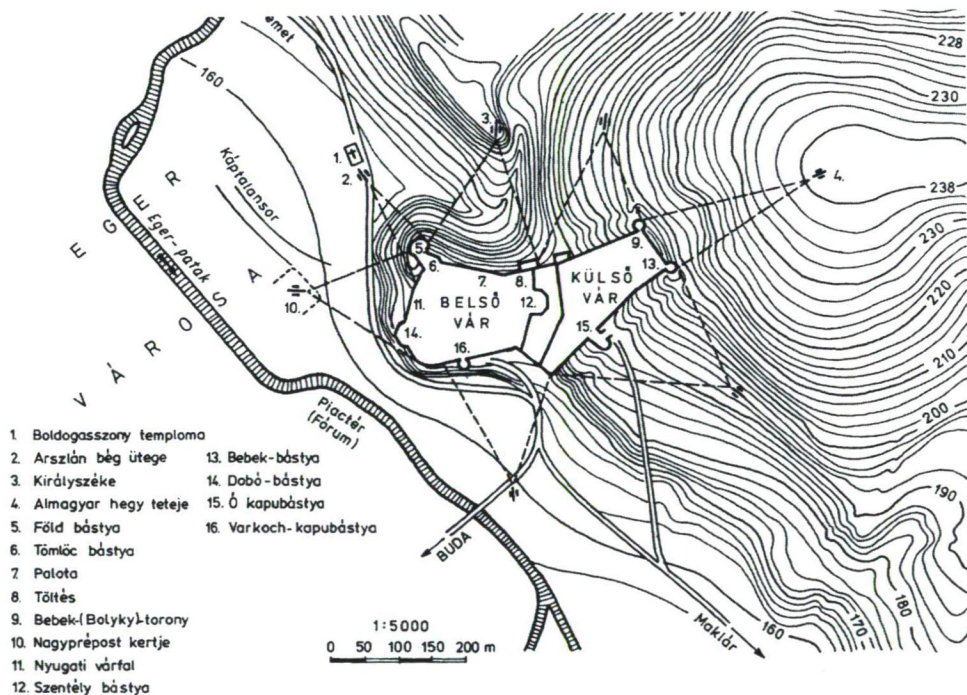


18. kép
A SZÉKESEGYHÁZ MARADVÁ-
NYAI (VALAMENNYI KÉP
A SZERZŐ FELVÉTELE, KIVÉVE:
16., 17.: SUGÁR: I. M.)

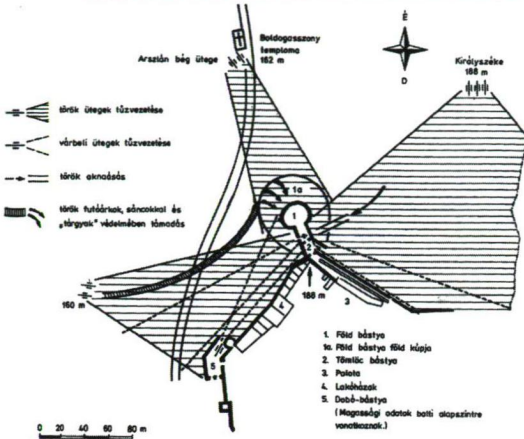
2. Ábrák



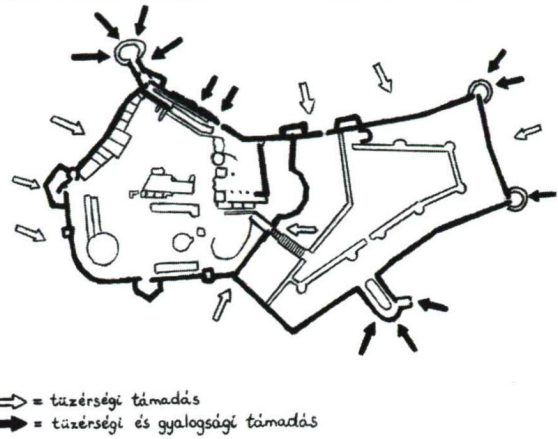
1. ábra EGER VÁRA 1552-BEN



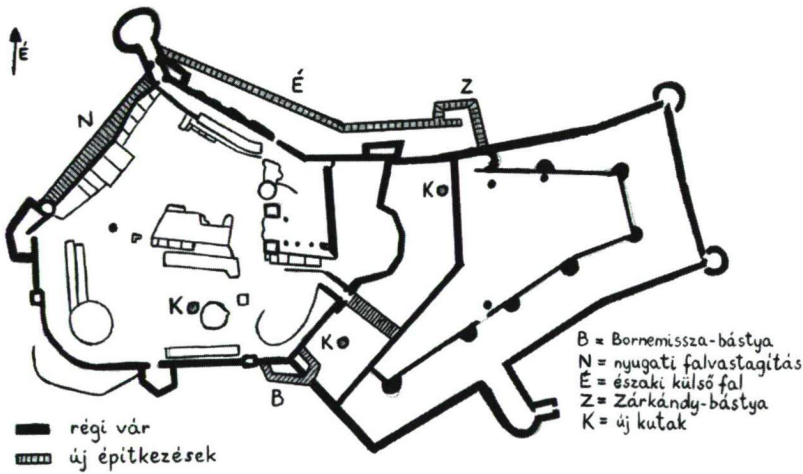
2. ábra A VÁR FÖLDRAJZI FEKVÉSE ÉS A TÖRÖK ÚTEGEK TÜZELÉSI LEHETŐSÉGEI 1552-BEN



3. ábra MÓDSZERES OSTROM A FÖLD- ÉS A TÖMLŐC-BÁSTYA ELLEN 1552-BEN

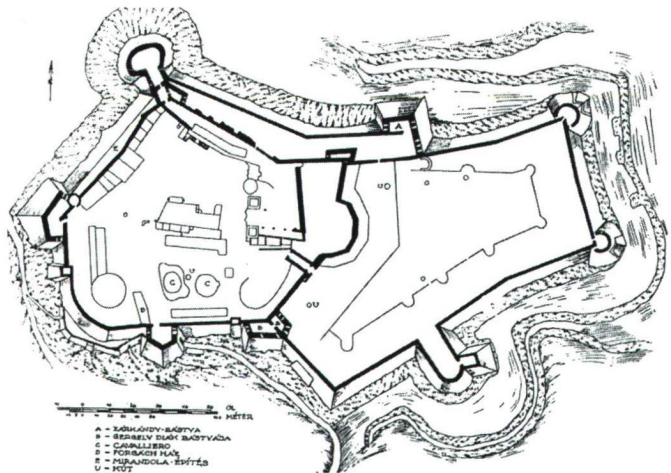


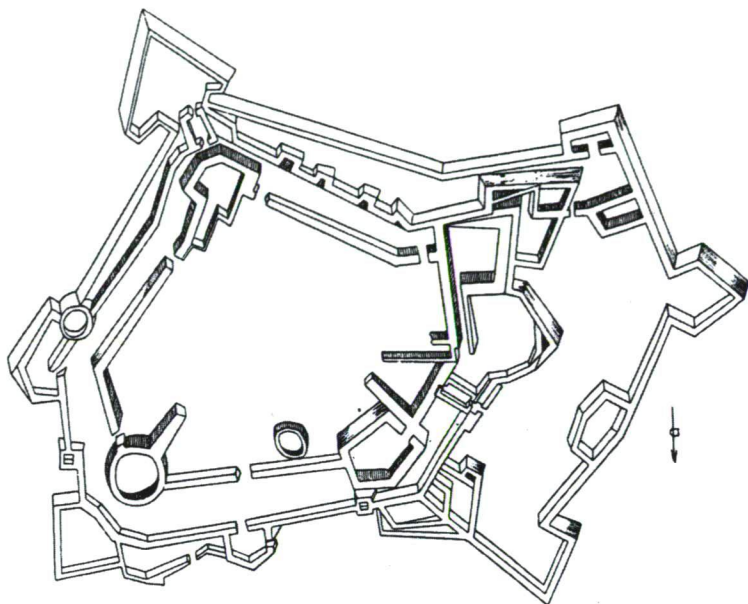
4. ábra A TÖRÖK ÁLTAL LEGINKÁBB TÁMADOTT PONTOK AZ 1552-ES OSTROM ALATT



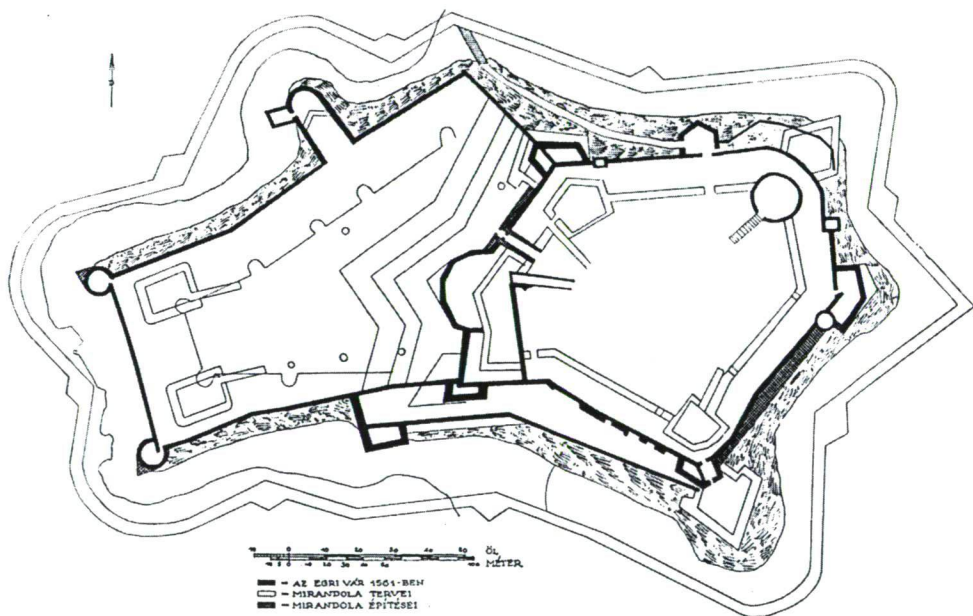
5. ábra
A VÁR RESTAURÁCIÓJA ÉS
ÚJ ÉPÍTÉSEI (1552-1560)

6. ábra
PIETRO FERRABOSCO ALAP-
RAJZA ÉS TERVE 1568-BÓL

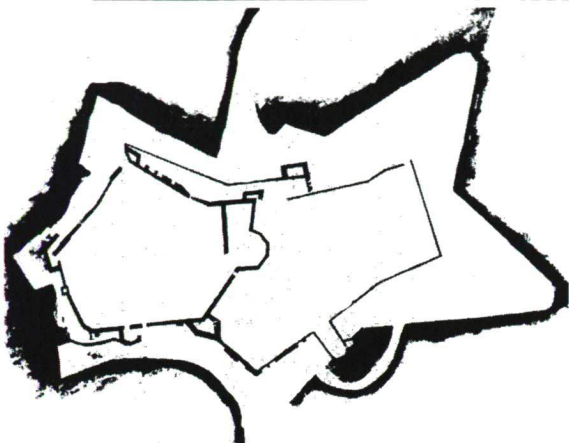




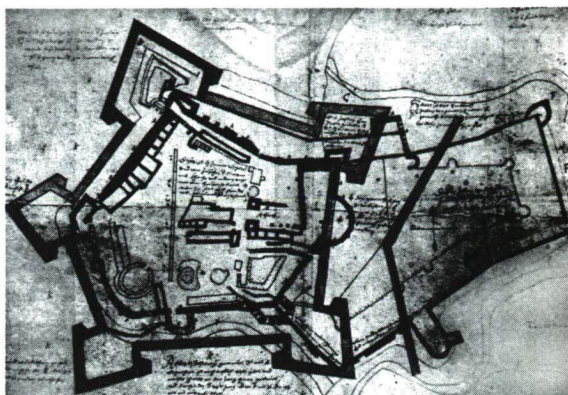
7. ábra PAOLO MIRANDOLA KISEBBIK TERVE



8. ábra MIRANDOLA NAGYOBBIK TERVE

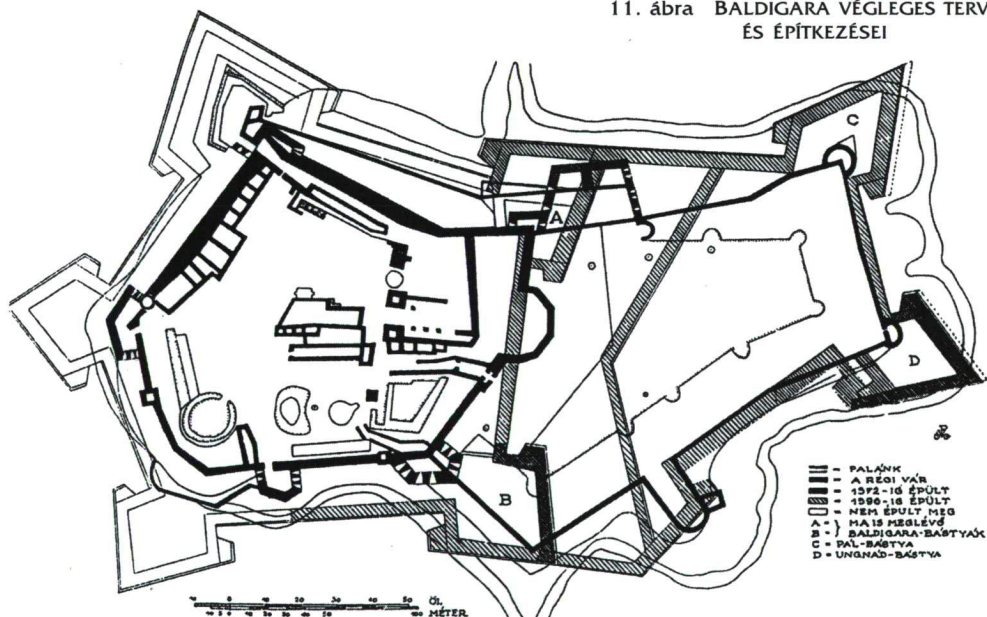


9. ábra POPPENDORF TERVE

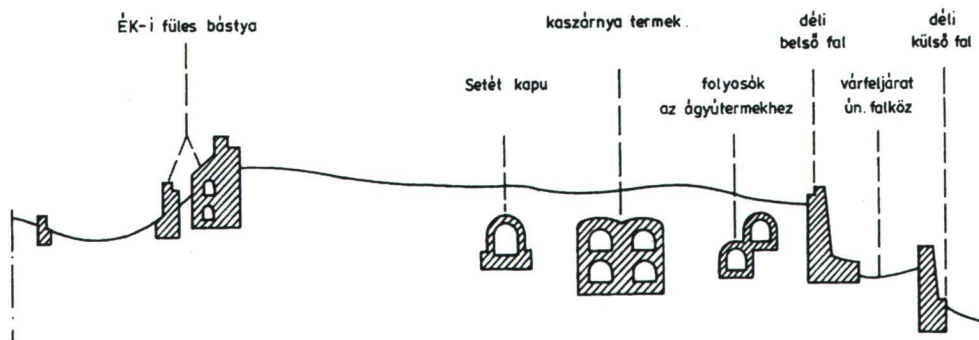


10. ábra BALDIGARA „C” TERVE

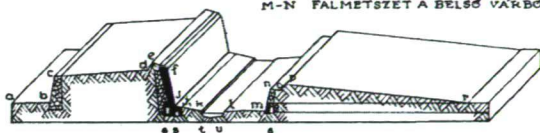
**11. ábra BALDIGARA VÉGLEGES TERVE
ÉS ÉPÍTKEZÉSEI**



12. ábra A BELSŐ VÁR MÉLYÉNEK KIÉPÍTETTSÉGE

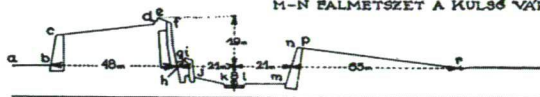
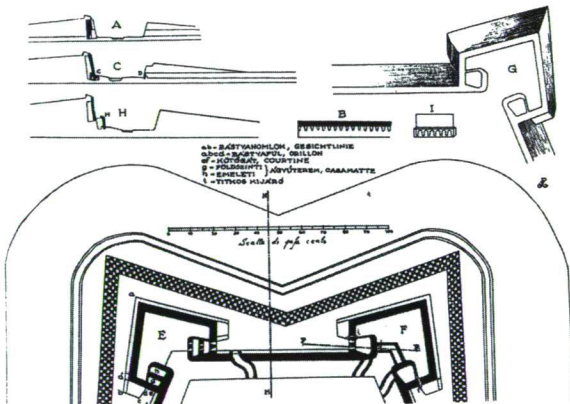
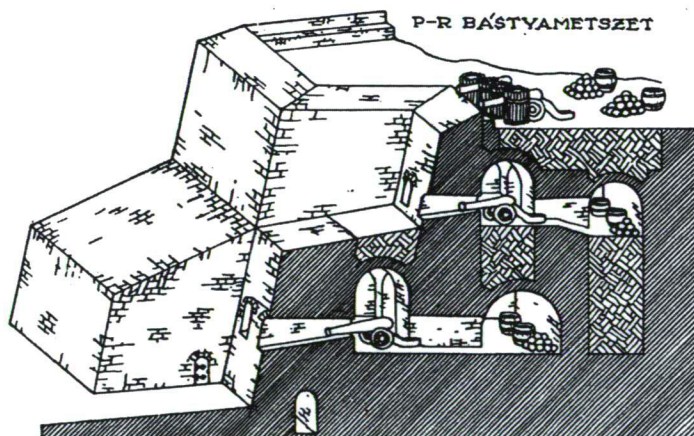


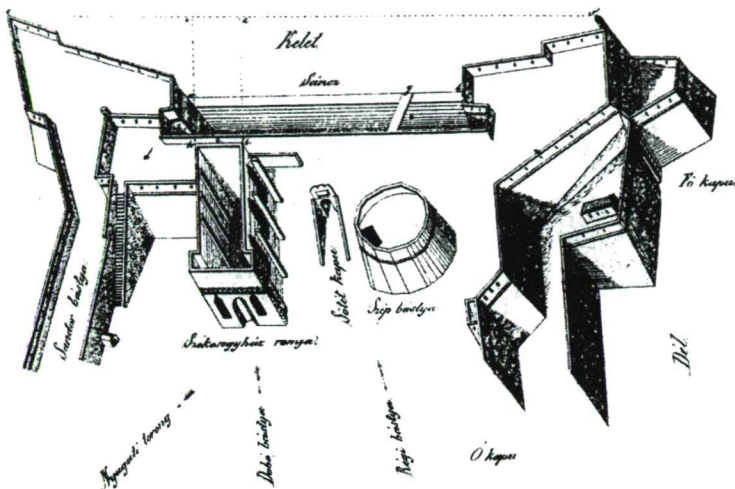
M-N FALMETSZET A BELSŐ VÁRBÓL



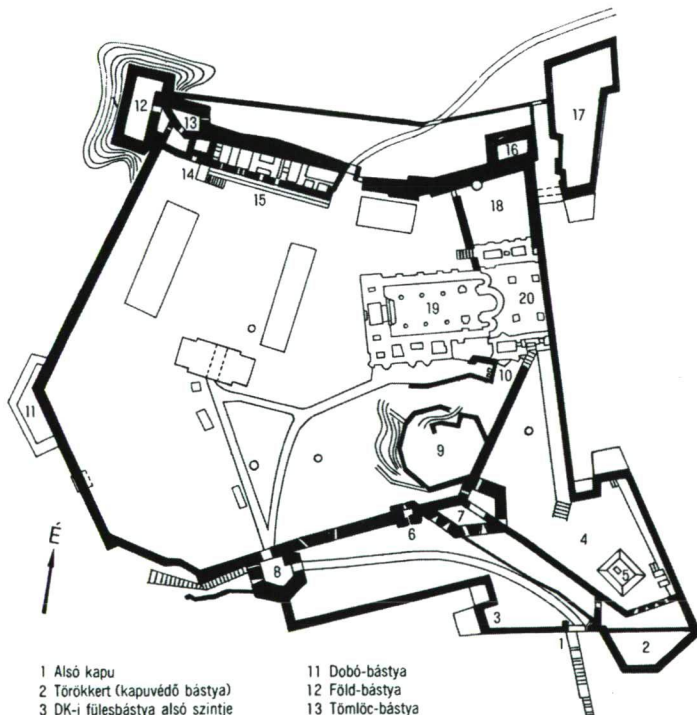
ab=VÁRUSVÁR	cd=STÁLÓ	def=MELLVÉD	g,h,i=ALSÓ MELLVÉD	j,k=LEJT	kl=ÁROK	lm=ELLENLEJT	nop=PEDETT ÚT	p=SIKAM	s=ELLENAKNA
AMBULACRUM	SCABELLUM	TORAX LORICA	MARGO VALLIS	SUCCINCTUS	ACCLIVITAS FOSSAE	ACCLIVITAS LORICAE	VIA COOPERTA	CONTRAMINA	
WALLGANG	BANCK	BRUSTWEHR	BARM	UNTERWALL	ESCARPA	CONTRASCARPA	BEDECKTE WEG	GLACIS	ENTGEGENGRABEN
TERRE PLAIN	BANCGUET	PARAPET	LISIÈRE	FAUSSE BRAYE	ESCARPE	CONTRASCARPE	CHEMIN COUVERT	GLACIS	CONTERMINE

M-N FALMETSZET A KÜLSŐ VÁRBÓL

13. ábra
BALDIGARA RÉSZLETTERVE
VÁRSÍKKAL14. ábra
BALDIGARA 1578. ÉVI RÉSZLETTERVEI15. ábra
BALDIGARA RÉSZLETTERVE
A KAZAMATÁKRÓL



16. ábra
A BELSŐ VÁR KELETI RÉSZÉNEK
TÁVLATI RAJZA



17. ábra A VÁR MAI ALAPRAJZA

AZ ÁBRÁK FORRÁSAI

- 1., 2., 3., 13., 16., 17. –
SUGÁR
4., 5. –
SAJÁT KÉSZÍTÉSŰ RAJZ
6., 8., 10., 12., 14., 15. –
PATAKI I.
7. –
KOZÁK, EMÉ 1968
9. –
PATAKI: A XVI. SZÁZADI
VÁRÉPÍTÉS...

- | | |
|----------------------------------|--------------------------------------|
| 1 Alsó kapu | 11 Dobó-bástya |
| 2 Torókkert (kapuvédő bástya) | 12 Föld-bástya |
| 3 DK-i fülesbástya alsó szintje | 13 Tömölő-bástya |
| 4 DK-i fülesbástya felső szintje | 14 Öregtorony |
| 5 Gárdonyi sírja | 15 Gótiкус palota |
| 6 Ippolitó-kapu | 16 Sándor-bástya |
| 7 Gergely-bástya | 17 ÉK-i fülesbástya |
| 8 Varkoch-kapu | 18 ÉK-i szöglet (töltés) |
| 9 Szépbástya | 19 Románkori székesegyház |
| 10 Setét-kapu | 20 Későgótikus székesegyház bővítése |

HEGYI ÁDÁM

Földi János szerepe a kiskunhalasi református gimnázium könyvkultúrájában

Földi János irodalomtörténeti szerepe ugyan nem mérhető Csokonaiéhoz, de mint orvos, költő és nyelvész aktív résztvevője volt a felvilágosodás hazai szellemi forgatagának. A maga korában Földi közismert volt a szellemi életben, az utókor viszont kevésbé őrizte meg emlékét. Kultúrtörténeti szempontból vizsgálva egy olyan személyiség képe jelenik meg előttünk, aki a művelődés aktív támogatója volt.

Életrajzi adatait jól ismerjük. Nagyszalontán született 1755-ben, ahol hamar árvaságra jutott. Szerencséjére tehetségét viszont hamar felismerték, ugyanis már a helyi elemi iskolában segédtanítóként alkalmazták, miközben ott tanult. 1773-ban került a debreceni kollégiumba. Itteni tanulását egy évre anyagi okok miatt megszakította és Báránra ment rektoroskodni, majd 1778-ban visszatért a kollégiumba és 1781. január 20-án sikerrel befejezte tanulmányait. A szokásnak megfelelően egy partikulába ment el rektornak, ahol anyagi alapját teremtette meg továbbtanulásának. 1781–1783 között volt tanár Kiskunhalason, ahol bekapcsolódott az irodalmi életbe. Itt találkozott ugyanis Kazinczy Lászlóval, Kazinczy Ferenc öccsével, aki felhívta Ferenc figyelmét Földre. 1784-ben – annak ellenére, hogy református – Pesten a katolikus egyetemen orvosnak tanulhatott tovább. Itt került bele igazán a felvilágosodás szellemi életébe. Bejáratos lett Ráday Gedeon könyvtárába, kapcsolatba került Batsányival, Horváth Ádámmal, Kazinczy Ferencel. 1788 októberében elkerült Pestről. Először Szatmárnémetiben, majd 1791-ben Hajdúhadházon lett orvos. Vidéki magányában sem télenkedett, ugyanis továbbra is verselgetett, nyelvészeti és természettudományi műveket írt. Csokonaival személyes kapcsolatot tartott fenn. 1801-ben Hajdúhadházon halt meg.¹

Ritkán van lehetőségünk arra, hogy egy-egy partikula könyvtárának fejlődését olyan szemszögből vizsgáljuk, hogy egy adott személy milyen hatással volt az iskola könyvkultúrájára. Kiskunhalas esetében maradtak fenn erről források.

A pontos képalkotás érdekében meg kell először ismernünk Földi viszonyát általában a könyvkultúrához, valamint a halasi partikula korabeli állapotát.

Az eddigi kutatások nem tudnak arról, hogy Földi tudatosan foglalkozott volna könyvtárrüggyel, könyvtáralapítással. Arról viszont van adatunk, hogy az olvasást szerette. Több tanulmány is említi², hogy 1789. február 5-én Földi Kazinczyhoz írt levelében arról számol be, miszerint Szatmárnémetiben is „minden O és új Magyar könyveket”³ igyekszik elolvasni, és egyben panaszkodott is, hogy nehezen tud könyvekhez hozzájutni. Földinek a célja az volt ezeknek a könyveknek az olvasásával, hogy a nyelvújításban ő is közre tudjon működni.

Könyvekről később is nyilatkozott Földi János. A teljesség igénye nélkül kiragadunk néhány példát.

1791-ben Kazinczyhoz írt levelében egy szabadkőműves könyv vásárlásához kérte Kazinczy segítségét.⁴ Szerkesztői ismeretekkel is rendelkezett, mert a Magyar Museumnak – igaz, csak rövid ideig – korrektora volt.⁵ Ilyen irányú tapasztalata mutatkozik meg akkor, amikor az általa fordított Linné-mű nyomtatásakor felhívta a nyomdász figyelmét arra, milyen lényeges is a tetszetős szövegtörölés.⁶

Könyvtárhoz való viszonyáról egyetlen konkrét adatot tudtunk eddig. Pesti tanulmányai idején ugyanis bejáratos volt Ráday Gedeon könyvtárába. Itt ismerkedett igazából a felvilágosodás gondolatvilágával.⁷ Könyvtárosként viszont eddig egyáltalán nem volt ismert. Két forrás szól könyvtári, könyvtárosi működéséről. Az egyik a halasi gimnázium könyvjegyzéke⁸, a másik a Mindenés Gyűjteményben megjelent tanulmánya⁹. Ez utóbbi annyiban tekinthető könyvtárosi működésének forrásaként, amennyiben egy könyv pontos bibliográfiai adatainak kiderítését annak tekintjük. Illetve annyiban is, hogy a Mindenés Gyűjteményben egy újabb adat került elő Földi könyvtárlátogatásairól.

Orvosi munkája során botanikai könyvek is megfordultak a kezén. A Mindenés Gyűjteményben két XVII. századi fűvészkönyv ismertetését közli. Ezeket nemcsak tartalmilag, hanem formailag is nagyon alaposan leírja. Pontos beazonosításukhoz Bod Péter Magyar Athenasát használta.¹⁰ Mindkét könyv esetében felhívja a figyelmet arra, hogy a Bod Péter által leírt könyvészeti adatok hibásak.

A Földi által elsőnek elemzett könyv Antonius Mizaldus fűvészkönyve, amelyet Nadányi János fordított magyarra.¹¹ Földi felhívja az olvasó figyelmét arra, hogy az általa kézbe vett példány csonka, mert a címlapja hiányzik. Valószínűleg ebből kifolyólag nem egyeztek a Bod Péter és költőnk által leírt adatok. Az RMK-ban ugyanis a kötetbeosztás teljesen megegyezik a Bod Péter által megadottal.¹² Szabó Károly egyébként több példányát is ismerte ennek a műnek, és közülük csak egyetlen csonka példány volt, amelyik pont a debreceni kollégium könyvtárában volt található a XIX. század végén.¹³

A Mindenés Gyűjteményben leírt másik könyv Lippay János kertészeti könyve. Ez egy háromkötetes mű, amelynek két kiadása ismert. Az első kiadás három kötetben jelent meg 1664–1667 között.¹⁴ A második kiadás az eredeti könyv három kötetét egy kötetben tartalmazta 1753-ban.¹⁵ Földi először egy címlap nélküli példányt olvasott, amelynek a címét is megadja: „*Harmadik könyv, Gyümölcsös kert*”, majd ezután bukkant rá a teljes kiadásra „itt lakozó T. T. Úr könyvei körül forogván...” Kérdés, a két kiadás közül melyiket olvashatta.

Erre maga Földi János adja meg a választ, amikor a teljes címét közli az általa olvasott Lippay könyvnek. Ez a leírás az 1664-es első és második kötet címlapján is található szöveg.¹⁶ A első vagy a második kötetnek tehát a kezében kellett lennie. Földi megadja mindhárom kötet pontos oldalszámát,¹⁷ amely megegyezik az RMK által leírtakkal. Egyszerűen az azt jelenti, hogy az 1664–1667 között készült mindegyik kötetet forgatta. Erősíti ezt még az is, hogy a harmadik kötetnek címlap nélküli kiadását használta először¹⁸, és az RMK két címlap nélküli példányt is ismer ebből.¹⁹

Valószínűleg egy kolligátumot használhatott Földi, mert címleírásában azt írja, hogy az általa használt harmadik kötethez hozzá volt kötve Lippay János *Calendarium Oeconomium Perpetuum* című könyve.²⁰ Ennek ma két kiadása ismert, de egyikről sem tudjuk, hogy Lippay kertészeti könyvének toldaléka lett volna, ugyanis mindkettőt önálló kötetként írja le az RMK.²¹

1789 szeptemberében és októberében jelent meg két részben Földi Jánosnak ez a fentebb idézett recenziója. 1788 októberétől ő már Szatmárnémetiben lakott.²² Ismert az a Kazinczyhoz írt 1789. évi februári levele, amelyben említi, hogy minden régi és új kiadású magyar nyelvű könyvet igyekszik itt elolvasni, amelyeket meg tud szerezni.²³ Valószínűleg ezeknek olvasása során bukkant rá Mizaldus és Lippay könyveire, amelyekről elkészítette ezt a cikket, és az megjelent 1789 őszén. Kérdés, vajon ki lehetett az a „T. T.” úr, akinek a könyvtárát használta, illetve volt-e ekkor már valamilyen saját könyvgyűjteménye.

„T. T.” úr személyét egyelőre nem sikerült kiderítenem, viszont az RMK alapján tudjuk, hogy Lippay 1664–1667 között készült fűvészkönyve és az 1662-es kiadású Calendariuma Lugossy József birtokában megvolt Debrecenben.²⁴ Lugossy a XIX. század közepén megszerezte Földi János iratait²⁵, így elképzelhető, hogy könyvei is hozzákerültek. Így írhatta azt Szabó Károly 1890-ben, hogy Lippay művei Lugossy József birtokában is megvannak. Egyszóval ezek a könyvek Földi János könyvtárának részei is lehetnek.

Több és alaposabb adatot nyújt Földi János könyvkultúrához való viszonyáról a kiskunhalasi gimnázium könyvjegyzéke. Halason – jelenlegi ismereteink szerint – 1752-től kezdve volt folyamatos a kisgimnázium működése egy felnőtt tanárral.²⁶ Az iskola Debrecen partikulája volt.²⁷ Földi János Debrecenben a kollégiumot 1781. január 20-án fejezte be.²⁸ Halasra való érkezésének pontos dátumát nem ismerjük. Az iskola Protocolluma csak annyit közöl, hogy 1781–1783 között volt rektor Halason.²⁹ Földi életével foglalkozó tanulmányok³⁰ sem közölnek többet az iskola és Földi viszonyát tárgyalva, mint a Protocollum, vagyis azt, hogy az iskola rektora volt. Fél évszázaddal később, 1847-ben Lugossy József kérésére Gyárfás Pál helyi református lelkész próbálta felkutatni a Földre vonatkozó helyi iratokat, de rektori bizonyítványán és obligatoriálisán³¹ kívül mást a levéltárban nem talált.

A Kiskunhalason töltött néhány év alatt Földi fontos szerepet játszott a helyi kulturális életben. Verseket írt, amelyek közül kettőt Kazinczy László Halason való tartózkodásakor Kazinczy Ferenc figyelmébe ajánlott.³² Másik fontos tevékenysége a gimnáziumi könyvtár újrendezéséhez kapcsolódott. A Protocollumban fennmaradt bejegyzés alapján ugyanis 1781. június 19-én Tormási János lelkész és Bibó Gergely curator a könyveket újrendezték, amelyet Földi János ellenőrzött.³³ A Protocollumban fennmaradt több könyvjegyzék³⁴ is, amelyek ugyan ismertek voltak³⁵, de részletes elemzésükkel eddig nem foglalkoztak, így az 1781-es bejegyzésre sem fordítottak nagyobb figyelmet.

A pontos kép megismerése érdekében szükséges nemcsak az 1781-es, hanem az összes többi jegyzéknek a megvizsgálása. Több forrástípussal állunk szemben.³⁶ Az egyik az úgynevezett katalógusszerű könyvjegyzék, mert könyvtári használatra készült, és visszakereshetőséget biztosít a jelzetek megadásával és a formátum szerinti csoportosítással. Ilyen az 1760–1776-os³⁷, az 1781-es³⁸ és az 1804-es³⁹ jegyzék. A következő típus egy 1776-ban készült adományozási bejegyzés⁴⁰, amely jegyzékszerű forrás, de nem katalógus, hiszen nem könyvtári rendszer alapján készült. Egyszerűen csak felsorolja az adományozott atlaszokat. Mindezekben túl találhatóak még a Protocollumban úgynevezett ‘nem jegyzékszerű’ töredék adatok, amelyek egyik könyvjegyzékhez sem tartoznak, és egy-egy könyvbeszerzésről közölnek adatokat.⁴¹

Érdemes megvizsgálni a katalógusok vezetését. Egyik esetben sem külön könyvtáros írta ezeket, hanem általában a rektorok.⁴² Azért csak általában mondhatjuk ezt, mert az 1781-es jegyzék esetében pontosan nem tudjuk megmondani, hogy a rektor (Földi János), a curator (Bibó Gergely) vagy a lelkész (Tormási János) vezette-e a listát.⁴³ Nem volt tehát egy állandó könyvtáros. Az első könyvjegyzék még nagyon egyszerűsített címléírást alkalmaz: megadja a könyv rövidített és egyszerűsített címét és szerzőjének nevét, közli azt, hogy hány példány van belőle és a raktári jelzetét. Pl.: „15.- 3. Exempl. Cell. Minor”⁴⁴ Ez a fajta leírás gyakorlatilag lehetetlenné teszi azt, hogy pontosan beazonosítsuk, hogy például Cellariusnak melyik könyve volt meg és mikori kiadásban. Látható az is, hogy egy raktári jelzeten több könyvet is tároltak. A fentebbi esetben a 15-ös jelzeten 3 Cellarius művet. A raktári jelzetet folyamatosan számozták egészen 1776-ig. Érdekes, hogy az utolsó számon egy 22

tételből álló hagyatékából származó adományt tüntettek föl.⁴⁵ Ennek a leírása még az előzőnél is egyszerűbb. Közli a térképek nevét és semmi mást. Az 1781-es jegyzék alapos változást hozott, ugyanis ebben megadták a könyvek viszonylag pontos címét, szerzőjét, kiadási helyét és évét, a könyvtárban levő példányszámát. Újrakezdték a könyvek számozását is. A tárolás rendje nemcsak a növekvő számsorrend alapján történt, hanem formátum szerinti elrendezésben is. Igaz, ez hamarosan felborult, ugyanis az 1781-es jegyzék „Nova Series Librorum Scholae”⁴⁶ című része ezt már nem követte. Az 1804-ben készült katalógus szintén ugyanúgy írja le a könyveket, mint az 1781-es, annyi különbséggel, hogy egyáltalán nem csoportosít formátum szerint, valamint ismét újrakezdi a könyvek számozását.

Ha összevetjük az első könyvjegyzéket a Földi rektorsága idején keletkezettel, érdekes következtetéseket vonhatunk le. Az 1760–76 közötti jegyzék könyvei közül a címük alapján elvégzett összehasonlítás eredményeként azt mondhatjuk, hogy 21 különböző című könyvből 1781-ben 8 volt meg.⁴⁷ Hozzá kell tennünk azonban, hogy ez a szám nagyon hozzávetőleges, mert nem ismerjük a könyvek pontos bibliográfiai adatait, így például elképzelhető, hogy két azonos szerzőtől rövidített címmel leírt mű mindkét katalógusban megvan, de valójában két teljesen eltérő szövegről van szó. Az 1776-ban a könyvtárba került 22 atlasz közül sem mondható meg biztosan, hogy melyek voltak meg 1781-ben, mert a címek ebben az esetben sem nyújtanak kellő támpontot. Az biztos például, hogy Magyarország, Svájc, Belgium, Franciaország, Nagy-Britannia, Törökország, stb. térképek mindkét jegyzékben szerepelnek, de nem állítható, hogy azonos kiadásokról van szó, mégha valószínű is.

A kiadási évek statisztikáját nem tudjuk összevetni az 1760–1776 közötti évekkel, mert nem közöl egyáltalán ilyen adatokat. Mégis figyelemre méltó, hogy az 1781-es jegyzékben a külföldi és magyarországi kiadású könyvek aránya közel fele-fele. Magyarországi viszonylatban Debrecen és Nagyszombat nyomdáinak kiadványai voltak túlsúlyban. A külföldi könyvek eloszlanak egy-két wittenbergi, lipcsei, bázeli, utrechti, amszterdami, nürnbergi könyvvel. A XVI. századból összesen 3 könyv volt, a XVII. századból 4, míg a XVIII. századból.³⁰ Ez arra utal, hogy a könyvtár nem rendelkezett nagy múlttal, valószínűleg 1760 előtt nemigen volt önálló könyvgyűjtemény az iskolában.

Még érdekesebb képet kapunk akkor, ha megnézzük konkrétan, milyen könyvek voltak az 1760–1776-os és az 1781-es jegyzékben. A legkorábbi katalógusban a grammatikai szintig tanító kisgimnázium jellemző könyvei voltak meg⁴⁸, mint például: katekizmusok⁴⁹, ábécés könyvek⁵⁰, énekeskönyvek⁵¹, grammatikák⁵², latin szótárak.⁵³ Az 1781-es jegyzék mindezekon kívül más könyveket is felsorol. Legérdekesebb közülük talán Jannus Pannonius könyve⁵⁴, amelyet Budán adtak ki 1754-ben. Ez egyáltalán nem volt jellemző könyv a partikulákban⁵⁵, mint ahogy Arisztotelész sem, mégis volt egy Arisztotelész kötet a könyvtárban. Ráadásul az új beszerzések között volt feltüntetve⁵⁶, amely jelentheti azt is, hogy az új rektor – vagyis Földi János – szerezte meg a könyvtár számára. Az 1781-es katalógus könyvei is a debreceni mintát követik annyiban, hogy sok olyan kötet volt megtalálható, amelyeket Maróthy György írt elő⁵⁷ a debreceni kollégiumban. Ilyenek például Ovidius, Vergilius, Cicero, Hieronimus Freyer könyvei.⁵⁸ Számunkra nem is ez az érdekes, hanem az, hogy 1781-ben 1760-hoz képest látványos fejlődés mutatható ki a könyvtár állományában, amely mindenképpen Földi János személyéhez köthető. Igaz ez akkor is, ha nem maga Földi vezette a jegyzéket, de mint rektor mindenképpen volt beleszólása a könyvtár ügyeibe.

Az biztos viszont, hogy Földi János segítségével a halasi praktikula is komoly fejlődésen ment keresztül, amelynek legjobb bizonyítéka az 1781-es könyvjegyzék.

Jegyzetek

- ¹ MIXICH LAJOS: *Földi János*. Budapest, 1905. 3–17.; KÁTAY ALADÁR: Dr. Földi János élete és munkássága In *Földi János: A 'versírásról*. Közzéteszi a budapesti Kölcsey Ferenc Gimnázium 1961–1962. évi IV. b. osztályának munkaközössége. Szerk. Ádám Révész Gabriella, Budapest, 1962. 235–258.; HORVÁTH JÁNOS: *Csokonai*. Csokonai költőbarátai. Földi és Fazekas. Budapest, 1936. 72–75.
- ² KÁTAY: i. m. 239.; SUHAJDA LAJOS: Földi János In *A selmecbányai ág. hitv. evangélikus lyceum értesítője az 1900/1-iki tanévről*. Közzéteszi Jezsovics Károly. Selmecbánya, 1901. 21–22.; SZILÁGYI FERENC: „Tudós férfiú, derék és jó poéta.” Földi János és Csokonai kapcsolatához In *Földi János emlékkönyv*. Szerk. Nagy Sándor. Debrecen, 1978. 59–60.
- ³ Földi János Kazinczynak 1789. február 5. In *Kazinczy Ferenc levelezése*. I. Közzéteszi Váczy János. Budapest, 1890. 266. (Kazinczy Ferenc összes művei. 1.)
- ⁴ Földi János Kazinczynak 1791. június 18. In *Kazinczy Ferenc levelezése*. II. Közzéteszi Váczy János. Budapest, 1890. 219. (Kazinczy Ferenc összes művei. 2.)
- ⁵ Kátay: i. m. 237.; MOLNÁR ÁGNES: Földi János In (uő): *Debreceni arcok a felvilágosodás századából*. Budapest, 1939. 89.
- ⁶ Földi János levelét idézi: Molnár: i. m. 92.
- ⁷ Nagy Sándor: Földi János hadházi évei In *Földi János emlékkönyv*. Szerk. Nagy Sándor. Debrecen, 1978. 83.
- ⁸ Libri Scholæ Reformatæ K. K. Halasiensis, Anno 1781. die 19. Junii... In *Protocolium Scholæ Reformatæ Halasiensis ab anno 1760*. Dunamelléki Református Egyházkerületi Levéltár, A/19, I. kötet, 94–95.
- ⁹ Földi János: A Mizald és Lippai János könyvéről. *Mindenes Gyűjtemény*, 1789, II. 31–45, 161–164.
- ¹⁰ Földi: i. m. 34–35.; BOD PÉTER: *Magyar Athenas*. S. a. r. Torda István. Budapest, 1982. 378–380.
- ¹¹ RMK I. 1087.
- ¹² Bod: i. m. 379.; RMK I. 1082.
- ¹³ RMK I. 1087. Földi már gyakorló orvosként Hajdúhadházon lakott, ami igen közel van Debrecenhez.
- ¹⁴ Az első és a második kötet 1664-ben: RMK I. 1009, RMK I. 1016. A harmadik kötet 1667-ben: RMK I. 1054.
- ¹⁵ Petrik II. 599.
- ¹⁶ Vö. Földi: i. m. 161 és RMK I. 1009, 1016, 1054.
- ¹⁷ Az első kötet 148, a második kötet 244, a harmadik kötet 302 oldalas szerinte. Vö. RMK I. 1009, 1016, 1054.
- ¹⁸ Földi: i. m. 35.
- ¹⁹ A kassai jogakadémián és Gr. Toldalagi Victornál: RMK I. 1054.
- ²⁰ Földi: i. m. 163.
- ²¹ Az első kiadás Nagyszombatban készült 1662-ben: RMK I. 995. A második kiadás 1674-ben Lőcsén: RMK I. 1167.
- ²² KÁTAY: i. m. 237.
- ²³ Földi János Kazinczynak 1789. február 5. In *Kazinczy Ferenc levelezése*. I. 266.

- ²⁴ RMK I. 995, 1009, 1016, 1054.
- ²⁵ Mixich: i. m. 17.
- ²⁶ MÉSZÁROS ISTVÁN: *Középszintű iskoláink kronológiája. 996–1948.* Budapest, 1988. 204.; NAGY SZEDER ISTVÁN: *Kiskun-Halas város egyházainak, iskoláinak és közművelődésének története.* Kiskun-Halas, 1936. 39–42. (Kiskun-Halas Város Története Oklevéltárral. 3.)
- ²⁷ BARCSA JÁNOS: *A debreceni kollégium és pártikulái.* Debrecen, 1905. 43.
- ²⁸ Mixich: i. m. 5.
- ²⁹ „Joannes Földi Szalontensis ex Cottu Bihar. 1781–’782–’783.” Seics Rectorum Scholæ Halasiensis In Protocollum: i. m. 2.
- ³⁰ Horváth: i. m. 72.; KÁTAY: i. m. 236.; Mixich: i. m. 5.; Nagy Szeder: i. m. 88.
- ³¹ Gyárfás Pál levelét Lugossy Józsefhez 1847. március 12-én In BÁN IMRE: Adalékok Földi János életrajzához. *ItK*, 1957, 265.
- ³² Kazinczy László Kazinczy Ferencnek 1783. április 1-jén. In Kazinczy: i. m. I. 40–42.
- ³³ „Libri Scholæ Reformatæ K. K. Halasiensis, Anno 1781. die 19 Junii, coram Cl. D. Joanne Tormási Præfati Oppidi Pastore et, D. D. Georgio Bibo Curatore, nonnullis iam ex superscriptis, vetustate detritis, omissis, novisque nonnullis accedentibus, additis, recensiti. Rect. J. F.:” Protocollum I. m., 94.
- ³⁴ 1760-ban készült az első, amelyet 1776-ig rendszeresen vezettek. 1776-ban egy hagyatékból készített könyvjegyzék került be a Protocollumba. 1781-ben elkészítették az iskola könyveinek új jegyzékét, majd 1804-ben ismét újrendezték az állományt. A jegyzékeken kívül találhatóak bejegyzések 1778–1781 és 1814–1819 közötti beszerzésekről: Protocollum i. m. 91–98.
- ³⁵ Valószínűleg forgatták az iskola jegyzőkönyvét a helyi kutatók, ezért említik azt meg, hogy 1760-tól könyvei is voltak a gimnáziumnak: Nagy Szeder: i. m. 39.; Toth János: A Kiskun-Halasi Evangélico-Reformata Ekklesiának és ahhoz tartozóknak Históriaja melyet a Városi és Ekklesiái Írás-Tárokban találtató Jegyző–Könyvekből és darab írásokból össze szedett, és e Formában elkészített 1823-dik esztendőben Toth János In Adatok Kiskun-Halas Város Történetéhez, összegyűjt. Nagy Szeder István. Kiskunhalas, 1932. 372.
- ³⁶ A forrástipológiára lásd: MONOK ISTVÁN: *Könyvkatalógusok és könyvjegyzékek Magyarországon. 1526–1720.* Forrástipológia, forráskritika, forráskiadás. Szeged, 1993. (Olvasmánytörténeti Dolgozatok. V. kötet.)
- ³⁷ Protocollum: i. m. 93.
- ³⁸ Protocollum: i. m. 94–95.
- ³⁹ Protocollum: i. m. 96–97.
- ⁴⁰ Protocollum I. m., 93.
- ⁴¹ Pl.: „1814 ik Esztendei December Holnap 19 kén el-kezdődvén az Énekek dictálása a’ Temploznak – vett a’ SZ. Ekkla egy ujj láda könyvet – hogy az Alumnusok abból diktálják az énekeket – Lásd Protocollum: i. m. 97.
- ⁴² „Rectore Joanne Pólya accesserunt Sequentes 1768 12 Maj.” Lásd Protocollum: i. m. 92.
- ⁴³ Igaz Földi csak láttamozta az új jegyzéket, de elképzelhető, hogy vezette a jegyzéket. Az 1781-es jegyzéket két kézírással készítették, de mivel jelenleg nem ismerjük Földi János kézírását, így nem lehet megmondani ki is írhatta.
- ⁴⁴ Protocollum: i. m. 91.
- ⁴⁵ Protocollum: i. m. 93.

- ⁴⁶ Protocollum: i. m. 95.
- ⁴⁷ Például: Katekizmusok, bibliák. Protocollum: i. m. 91–96.
- ⁴⁸ A kollégiumok jellemző tankönyveire lásd G. SZABÓ BOTOND: *A Debreceni Református Kollégium a „pedagógia századában”*. Debrecen, 1996. 59–76.; TÓTH BÉLA: *A debreceni kollégium tan- könyvei a 18. században. Studia Litteraria*, 1982. 59–81.
- ⁴⁹ Például: „19. 4. Catech. min.” Protocollum: i. m. 91.
- ⁵⁰ Például: „32. 3 Exemplar Abecedarii” Protocollum: i. m. 92.
- ⁵¹ Például: „5. Libri Harmonici detriti” Protocollum: i. m. 91.
- ⁵² Például: „24. 1. Exemp. Gramm. détritæ” Protocollum: i. m. 91.
- ⁵³ Például: „39. Dictionarium Francisci Pariz Pápai exp. I. ex editione Tyrnaviensi” Protocollum: i. m. 92.
- ⁵⁴ „13. Jannus Pannonius, Budæ, 1754” Protocollum: i. m. 93. Pontos adatait lásd: Petrik II. 265.
- ⁵⁵ Lásd Tóth: i. m.
- ⁵⁶ Protocollum: i. m. 94.
- ⁵⁷ Részletes elemzését lásd Tóth: i. m.
- ⁵⁸ Az 1781-es jegyzék 3., 14., 17., 18., 19., 22., 31. tételei: Protocollum: i. m. 93–94.

Rövidítések

Petrik Géza: *Magyarország bibliographiája. 1712–1860. Könyvészeti kimutatása a Magyarországon s hazánkra vonatkozólag külföldön megjelent nyomtatványoknak*. I–IV. Budapest, 1888–1892.

RMK Szabó Károly: *Régi magyar könyvtár*. I–III. kötet. Budapest, 1885–1898.

RÓNYAI LÁSZLÓ

IV. Károly trónfosztása körüli viták Magyarországon

A centrifugális erők

Fényes László képviselő a következő szavakkal illette a Nemzeti Tanács november 16-i ülésén a Népköztársaság kikiáltásakor a Habsburgokat: „így roskadt össze bűnei alatt.” A Oszták–Magyar Monarchia szétszakadása természetesen nem minden előzmény nélkül történt: nagy ellentmondások voltak a rendszerben, centrifugális erők, amelyek a birodalmi kötelek lazítását célozták. Ilyen volt a birodalomban alkotó, de a dualista rendszerből kizárt népek nemzeti öntudatra ébredése is. Az ellentétek a világháború alatt végképp kiéleződtek, ez már-már a hisztériával ért fel: a magyar közvélemény azzal vádolta az osztrákokat, hogy a magyar katonkat ágyútöltekeknek használják, Ausztria pedig azzal vádolta Magyarországot, hogy önző politikájával éhínséget okoz a Monarchiában. A háború végére – amikor az éhezés nyílt éhínséggé vált, és a harcoló seregeket elkeserítették a hírek arról hogy családtagjaikat miként teszik tönkre otthon a hivatalok visszaélései – megkezdődött a frontok felbomlása, sokan megtagadták a katonai szolgálatot. Sok magyar ezred kijelentette, hogy nem hajlandó a Monarchiáért harcolni, hanem Erdély határait óhajtja védeni.

A király megoldása

A király, hogy a feszültséget csökkentse, 1918. október 16-án kiadta manifesztumát, aminek a lényege az, hogy a Monarchiát szövetséges állammá, „Bundestaat” kell alakítani, amelyben minden néptörzs önálló államközösséget alkot települési területén. A felbomlást nem a kiáltvány okozta, ez csak rögzítette a széthullás időpontját, és elismerte azt a tényt, hogy a régi Monarchia elvesztette minden összetartó erejét. Annyi „jó” volt benne, hogy az uralkodó legalizálta a felbomlást. Amúgy is, Magyarország már évtizedek óta birtokában volt az önállóság azon mérvének, amit a császári kiáltvány adott volna: Magyarország már rendelkezett saját országgyűléssel és saját kormánnyal.

Itthon felgyorsultak az események, minden politikus, és párt programjában benne volt a közös jövő sorsa: Magyarországi Szociáldemokrata Párt (Népszava 1918. október 8.; Magyarország népéhez): *egyenlő jogú, szabad és demokratikus nemzetek szabad szövetségén, föderációján alapuló Magyarország megteremtése a cél*. Kunfi Zsigmond nyíltan nem foglalt állást a köztársaság mellett, de leszögezte, hogy nem állunk a perszonális unió alapján, az államforma kérdését Magyarország jövőendő alkotmányozó nemzetgyűlése határozza meg. Magyar Kommunista Párt úgy látta, hogy be fog következni egy forradalom, amelynek révén a munkások és parasztok diktatúrája kerül hatalomra, és nem népek szövetsége, hanem szövetségben egyesült köztársaságok. Jászi Oszkár 1918 tavaszán fogalmazta meg nagyszabású tervét az átalakulásra; elképzelése a Dunai Egyesült Államok. Az események Károly Mihály körül futottak össze, október 24-én megalakult a Magyar Nemzeti Tanács, amelynek programjában benne volt a függetlenség követelése, majd az őszirózsás forradalom után október 31-én megalakult Károlyi kormánya.

November 10-e körül Wlassics Gyula báró felkereste Károlyi Mihályt a miniszterelnökségen. Ott előadta, hogy az országgyűlési főrendek értekezletet tartottak, és elhatározták, hogy az ország hangulatára való tekintettel az ügyet megoldják. A főrendek ugyanis attól tartottak, hogy ha a népszenvédeleyeket nem sikerül levezetni a király lemondásával és a köztársaság proklamálásával, akkor a népharag a birtokos arisztokrácia és a főpapság ellen fog fordulni. Ezért önként arra jutottak, hogy elmenni a királyhoz, és megkérik, hogy mondjon le a trónról. Wlassics azt is elmondta, hogy a főrendek hozzájárulnak a népköztársaság kikiáltásához. A küldöttség tagjai: Wlassics Gyula és Csenoch János „küldöttség vezetői”, Széchenyi Emil gróf, Dessewffy Emil gróf, Eszterházy Miklós herceg prímás pedig „az utolsó pillanatban visszamondta küldötti szerepét”. Károlyi örömmel vette a főrendek aktivitását, de kijelentette, hogy sem ő, sem kormánya nem folyik bele az akciójukba. Erre úgy tekint, mint az ő magánügyükre. Károlyi szerint ez a kérdés kormányának secunder jelentőségű: miután a király önként visszavonult, így a királyi hatalom gyakorlása de facto megszűnt. A küldöttség november 12-én indult a királyhoz. Amikor a király megtudta jövetelük célját elsápadt, hirtelen elkomolyodott, teljesen megrendülve állt a küldöttség előtt. Azt erősítgette ekkor, hogy nem akart ő soha semmi rosszat, hogy jóakarója volt a magyar ügyeknek. A magyar főurak azt mondták, hogy lehet hogy majd a jövőben visszaszerzi a trónját, de most feltétlenül le kell mondania. Tervük elmondása után Károly visszavonult „nagyon sokáig”, már-már környezete is aggódni kezdett. Ugyanis tudták, hogy Károly puskával a vállán, egyedül távozott a parkból. Ilyedten indultak a keresésére. De kiderült hogy nincsen semmi baj, a király vadászni ment. Mikor visszerkezett a kastélyba, Hunyady József grófot, a volt főudvarmestert magához kérte, és neki mondta meg először, hogy

cleget tesz a magyar főrendek kérésének és lemond a trónról. Hunyady a király első közlése után kisietett a türelmetlen főrendekhez és tudatta velük a nagy hírt. Elmondta, hogy amikor a király ezt közölte, sírógörcsöt kapott és zokogva borult Hunyady nyakába. A lemondólevél tartalma: „Trónra lépésem óta mindig arra törekedtem, hogy népeimet minél előbb a háború borzalmaiktól megszabadítsam, amely háború keletkezésében semmi részem nem volt. ... minden részvételtől az állami ügyek vitelére lemondok, és már eleve elismerem azt a döntést, amellyel Magyarország jövőendő államformáját megállapítja. – Eckartsau, 1918. nov., 13. Károly s. k.

Ez az okmány ugyanolyan felépítésű és tartalmú volt, mint amilyen a császári címről mondott le. Itthon a minisztertanács a király elhatározását tudomásul vette, s egyúttal megállapította, hogy Habsburg Károly nem királya az országnak. A minisztertanács véleménye egyetemi tanárok véleményén alapult, akik a Pragmatica Sanctióban foglaltak alapján arra a következtetésre jutottak, hogy az ausztriai uralom megszűntével a királyi szék Magyarországon is megüresedett.

Köztársaság!

A köztársaság ünnepélyes proklamálására november 16-án került sor, ahol Károlyi ünnepi beszédet mondott: „Tisztelt Nemzetgyűlés! (hosszantartó éljenzés és taps. Halljuk! Halljuk!) Négy száz esztendeje küzd a magyarság függetlenségéért, négy száz keserű esztendőn keresztül nem tudta lerázni a Habsburg-ház uralmát, négy száz esztendeje érzi ennek a béklyónak rettenetes súlyát és tudja és tudta azt, hogy azért nem tudott fejlődni, mert nem volt meg a lehetősége, hogy mint szabad állam, mint független állam belépjen az európai népek koncertjébe. Ez az állapot a mai napon megszűnt. A mai napon a Nemzetgyűlés kimondotta, hogy Magyarország megváltoztatja államformáját, és áttér a köztársasági formára. (Hosszantartó éljenzés, és taps)”¹

E napon a Nemzeti Tanács elfogadta az 5 pontból álló javaslatot, amelynek lényege, hogy Magyarország minden más országtól független és önálló népköztársaság. A népköztársasági alkotmányt új választójog alapján sürgősen egybehívandó alkotmányozó nemzetgyűlés állapítja meg. A magyar országgyűlés képviselőháza feloszlik s megszűnik. Az állami főhatalmat Károlyi Mihály elnöklete alatt álló népkormány gyakorolja a Magyar Nemzeti Tanács intéző bizottságának támogatásával. Garami csekhez a következőt fűzte: „dolgozni, dolgozni, dolgozni, mert enélkül hiába minden öröm és lelkesedés. A szabad, független, demokratikus, magyar népköztársaságot csak a munka mentheti meg”.

A IV. Károlyt köztársaság kikiáltása után sorra keresték fel az orosz, angol, és más személyiségek, hogy a békés távozásra rábírják, de ő ekkorra már teljesen máshogy állt a dologhoz és nem tágított. Azt mondta, hogy „kiűzhetik, meglophatják, megölhetik ..., de soha sem érhetik el hogy lemondjon.”

A proletárdiktatúra idején a kommunisták Szovjet-Oroszországgal léptek kapcsolatba, a trón kérdése háttérbe szorult, előtérbe kerültek a külpolitikai viszonyok. A vörösteror után Horthy, majd Bethlen lett a politikai élet főszereplője. Az 1918-as összeomlás – legalábbis úgy látszott – Horthy pályáját is derékba törte. Nem volt monarchia, nem volt flottája sem. Úgy nézett ki, vissza kell vonulnia kenderesi birtokára, kisszerű politikai élet következik számára, legjobb esetben bekerülhet a parlamentbe. Kezdetben királyhű, nem kötődik egyetlen hazai párthoz sem, s odaadó híve volt Ferenc Józsefnek, és IV. Károlyhoz is erősen kötődött. Horthyt a legtöbb korabeli megfigyelő úgy írta le, mint egyszerű, királyhű katonát, annak egyenességével és csekély politikai érzékével. IV. Károly ekkor Svájcban tartóz-

kodott, ott kapott menedékjogot a svájci kormánytól azzal a feltétellel, hogy lemond minden politikai tevékenységéről. A legitimisták, sőt maga Károly is ekkor még úgy tekintettek Horthyra, mint az Osztrák-Magyar Monarchiának a Habsburg-házhoz feltétlenül hű altengernagyára, aki bármikor hajlandó átadni a hatalmat a „törvényes” királynak. Bizonyítja azt, hogy Horthy jó kapcsolatban volt a király környezetével, hogy amikor Windischgrätz Lajos – aki a király bizalmas tanácsadója volt – felajánló levelet küldött Horthy Miklóshoz 1919. június 29-én.: ...*tán érdekelne téged egy néhány megjegyzésem, amelyeket a királyra vonatkozólag óhajtanék tenni. Kétségtelen tény, hogy IV. Károly személye úgy francia, mint angol hivatalos körökben a legnagyobb szimpátiának örvend, és amennyiben csupán a legcsekélyebb hatalommal rendelkezne, ő feltétlenül számíthatna Franciaország és Anglia támogatására. Szerintem azonban egy ilyen mozgalom nem indulhat kívülről, hanem csak akkor volna lehetséges, ha az országban magában találna talajra, illetve, ha az magából az országból fegyveres erővel indulna ki. Engem monarchisztikus propaganda üzésével illettek. Hiszen ez a mai forradalmi időkben feltétlenül a legalkalmasabb jelszó bármely irányzatot deszkreditálni (lejártni). Én monarchista propagandát a külföldön – mint már jeleztem – hülyeségnek tekintek és tekintettem; a magam részéről nemcsak hogy ebben a tekintetben semmit sem csináltam, de a királlyal magával egyáltalában semmi néven nevezendő érintkezésben nem léptem.*”²

A legitimista szerveződés

A következő évtől kezdve már felgyorsultak az események, mindkét oldalon egyre türelmetlenebb volt mindenki. 1920 elején Pallavicini György őrgróf, Hunyady József gróf, és Andrássy Gyula gróf határozatot fogadott el a restauráció végrehajtásáról. Ők maguk Horthyban bíztak, és támogatják majd kormányzóvá választásakor. Benne látták azt az erőt – mint IV. Károly személyes lekötöztetjé –, aki képes visszahozni a trónra a volt uralkodót. Egy ismeretlen személytől kapott levélben a király visszatérését akarta egyengetni, előkészíteni Horthynál (1920. április 6). A levélben egy Hunyadi József által elkészített nyilatkozatot kellett volna elfogadni a királynak, visszatérésének fejében. A nyilatkozatban a királynak el kell ismernie az állami függetlenséget. Meg kell szüntetni a Pragmatica Sanctio 1., 2., 3., cikkének olyan összes pontjait, amelyek a Habsburg birodalmat feloszthatatlan, elválaszthatatlan, kölcsönös és együttes birtoklásra vonatkoznak, nem fogja tehát a magyar állami hatalmat arra használni, hogy más családi jogait erőszakka érvényesítse. A kormányt felkéri, hogy a magyar alkotmányt megerősítse, a hadüzenet és a békekötés joga a nemzettel együtt történjen. Tehát a legitimisták egy olyan királyt akartak, aki csak Magyarország királya, és az országgyűléssel kormányoz.

Királyság!

1920 elején megtartották a választásokat, amelyen a Habsburg ellenes Kisgazdapárt nyerte el a legtöbb mandátumot. Az országnak viszont nem volt államfője, ezért legelsőnek rendezni kellett az államformát és az államfő megválasztásának a módját. A győztes hatalmak engedélyezték, hogy a jogfolytonosság tág értelmezése szerint megmaradjon a királyság (ugyanis a kisgazdák szabad királyválsztók voltak, a függetlenségi hagyományokból és törekvésekből kiindulva nemzeti királyt szerettek volna látni a trónon), azt azonban megtiltották, hogy a trónt akár Habsburg, akár választott nemzeti királlyal töltsék be. A politikai elit

csak a királyságban gondolkozott, kisebbségben voltak már azok, akik köztársaságot akartak. Mivel királyt nem lehetett választani, az államfői méltóság formáját a történelmi múltból kellett megtalálni: kormányzót kell választani. A Nemzetgyűlés elfogadta az 1920. évi I. tc.-et, ami kimondta hogy a királyság (mint államforma) jogfolytonos, és az államfői teendőket a kormányzóra bízák, valamint szabályozta a kormányzó jogkörét, de nem szabályozta a kormányzói tisztség betöltésének évét, és azt sem, hogy milyen feltételek mellett hívható vissza! Horthy kormányzóvá választása után (március 1.) már nem a legitimistákkal tartott, hanem azokkal, akik erre a posztra eljuttatták, a „szabad királyválasztókkal”. A „legitimisták” két ok miatt támogatták: 1. a kormányzói tisztelet ideiglenesnek tartották 2. Horthyról úgy gondolták – még mindig –, hogy odaadó híve a Habsburgoknak. A restauráció hívei terveiket Horthyra építhették, a hadseregben is jelentős táboruk volt, de a Nemzetgyűlésben kisebbségbe kerültek. A parasztságban pedig nem éltek olyan erős dinasztikus hagyományok, mint más országok falusi tömegeiben. A legitimisták helyzete paradox: csak legjelentősebb ellenfelükre, Horthyra építhették számításaikat, így nem volt bázisuk a magyar társadalomban. A „szabad királyválasztók” igazi vezére ekkor Gömbös Gyula volt. Horthy igyekezett leplezni a nyilvánosság előtt a vele való kapcsolatot. Gömbös miatt a legitimisták aggódtak is, s Boroviczény Aladár levelet írt Horthyhoz 1920. május. 1-én, melyben Gömbös véleményéről aggódik: Magyarország egyetlen boldogulási lehetősége a nemzeti és faji jelleg kizárólagossága. A „nemzeti királyság” egyet jelentene a nemzeti élet fejlődésével, ki kell zárni minden idegen elem befolyásolását. Személyes terve az volt, hogy a Tiszántúl képviselőjeként bekerül majd a parlamentbe, ott a személyes összeköttetéseivel megválasztja magát a Ház elnökévé és majd akkor detronizálja a Habsburgokat, és Horthyt királlyá kiáltják ki. Gömbös személyesen mondta el, hogy a Habsburgok megpróbálták átcsábítani a pártjukba, de ő nem hitt neki, tanult a történelemből, nem akar sem Zrínyi, sem Frangepán sorsára jutni, nem tartja őket méltónak Magyarország trónjára. A levélíró arra biztatja Horthyt, hogy Gömböst tegyék ártalmatlanná oly módon, hogy a nyilvánosság előtt lejáratták. Boroviczény hamarosan kihallgatásra ment Horthyhoz. Horthy ezt mondta Gömbösről: *„Gömböst nem kell komolyan venni. Ő egy stréber, aki azonban jót akar. ... biztos vagyok abban, hogy Gömbösnek csak katonai ambíciói vannak. ... De hisz én alig látom Gömböst, nem értem miért gondoljátok ti, hogy ő olyan sokszor van nálam.”*³ Ebben a pillanatban nyílt az ajtó és a szárnysegéd Gömböst jelentette. Kifelé menet Boroviczény a szárnysegédet megkérdezte, hogy mikor volt itt utoljára Gömbös. Felnyitotta az előtte fekvő kihallgatási füzetet és ezt mondta: *„Gömbös, ő tegnap volt itt, miért? Ő csaknem naponként jön!”* A kormányzóválasztás után Károly aktívabbá kezdett válni, és 1920 májusában Pragninsból levelet írt Horthynak. *„Kedves Horthy. Magyarország a legközelebbi napokban lesz kénytelen a békét aláírni. Szívem egész melegevel remélem, hogy a béke aláírásával minden erő egy jobb jövő elérésére lesz összefogható. Mint Magyarországnak törvényesen és alkotmányosan megkoronázott és felkent királya, ki semmiféle jogáról le nem mondott... akarok az ország egyesítésének és újrafelépítésének munkájában részt venni. Nem várható, ... hogy a királyi hatalom gyakorlását minden körülmények között mentől előbb, lehetőleg még ez év folyamán kezembe kívánom venni, és kérem, ... jelölje meg azt a pillanatot, mely a legalkalmasabb arra, hogy trónomra visszatérjek. Kérem, hogy eddigi hűségével és odaadásával készítse elő visszatérésemet.”*⁴

Horthy erre nyíltan úgy foglalt állást, hogy először is a békekötésig a trónkérdést nyitva kell hagyni, mert jobb békefeltételekre lehet számítani, ha a szomszéd államok remélhetik, hogy nem Habsburg kerül a trónra. Másodszor, az ország a békealáírás után visszakapja

szuverenitását és így ebben a kérdésben is a cselekvési szabadságot. Majd a békealáírás után meg kell várni a ratifikálását. (1920. november 14.). Világosan látszik, hogy Horthy a király felé halogató politikát folytatott, a magyar legitimistákat pedig itthon megfenyegette. Október 17-én Székesfehérváron kijelentette, hogy „nem nyúlhat a király trón felé”, és egyúttal megfenyegette azokat a személyeket, akik bolygatják a királykérdést idő előtt, majd így fejezte be: „Aki nem érti meg, azzal majd meg fogjuk értetni. ... aki nem alkalmazkodik a jogrendhez, az bűnhődni fog....gazdag és hatalmas Magyarország lesz ... koronás királlyal az élén, akit a nemzet lelkesedve fogad, tárt karokkal.”

Legitimisták „nyomása”

A legitimista körök úgy reagáltak, hogy Horthyt újabb nyílt állásfoglalásra akarták kényszeríteni. Berzeviczy Béla vezérkari főnök levelet írt Horthynak 1920. október 19-én. Szerinte tiltó rendelkezésekkel a királykérdésben célt nem lehet elérni. Fontosnak tartaná, hogy a kormányzó és a kormány elvi állásfoglalását tisztán az ország és a hadsereg tudomására hozzák, hogy a helyzetet tisztázzák, mert a különféle agitációk a tisztikar egységességét veszélyeztetik. Olyan szóbeszéd járta, hogy a királykérdést puccsszerűen kell megoldani, a királyt meglepetésszerűen kell visszahozni, mások József főherceg koronázására gondoltak, mert egyesek szerint ő egyenesen Árpád-házbeli leányágról származik. A főhercegi koronázási szóbeszédnek voltak támogatói. E koncepció igazi lelkének Rubinek Gyulát tartották, az OMGE elnökét, de támogatta ezt az elképzelést Teleki Pál, Bethlen István, Csáky Imre gróf is. A puccsnak is volt alapja, ugyanis a legitimisták két csoportra oszlottak: a puccs módszerét vallók, akik a restauráció azonnali végrehajtására törekedtek, és egy mérsékeltabb mag, akik politikai megoldásra törekedtek. Az előbbiekhez tartozik: báró Lehár Antal, Ostenburg Moravék Gyula, Sigray Jakab, míg az utóbbiakhoz gr. Andrássy Gyula, Vázsonyi Vilmos, gr. Apponyi Albert.

Károly tanácsadói úgy látták, hogy az idő ellenük dolgozik, kicsúszik a kezükből a lehetőség, ezért Károly most már határozottabban lépett fel, 1920. november 9-én levelet írt Horthynak. „Kedves Horthy! Kijelentem és hangsúlyozom: a Pragmatica Sanctiónak a magyar és a többi örökös tartományok eggyüttes és megoszthatatlan biroklására vonatkozó határozmányai hatályon kívül léptek és az 1867. évi XII. tc. érvényét veszítette. Tekintettel arra, hogy ezek szerint Magyarország teljes állami függetlenségét visszanyerte, el vagyok határozva, hogy a hatalomnak ... átvétele után ... Magyarország teljes állami függetlenségének biztosításával, mely külügyi vezetése, külügyi képviselete és hadserege önállóságának korlátozását kizárja, venném át. És ... el volnék határozva a hadüzenet és békekötés jogát a nemzet alkotmányos tényezőivel egy, a törvény által meghatározandó módon megosztani. Én mint alkotmányos király – mert ilyen akarok lenni és leszek is – ... a megkoronázott magyar király körülvéve egy felelős magyar kormányval, az uralkodói hatalmat Magyarországon újra gyakorolni fogom. Az Uristennek legteljesebb áldását kérem drága Magyarországra. Felkérem önt, kedves Horthy, ... hogy ezen szavaimat a nemzetnek tolmácsolja”⁵ de nem tolmácsolta, elhallgatta, csak az első királypuccs után, IV. Károly 1921. április 2-i nyilatkozatából értesült a közvélemény. Hamarosan Bethlen körül forgott e kérdés. Ő is a legtöbb magyar arisztokráciához hasonlóan, lelke legmélyén legitimista volt, de jól látta azt, hogy a Monarchia visszaállítása már nem lehetséges egyrészt a nagyhatalmak és a környező országok, másrészt az ország közvéleménye miatt. Ezért már 1920 elejére az úgynevezett nemzeti királyság koncepcióját dolgozta ki. Kormányalakítása után közös

kompromisszumra jutott Andrássyékkel. Lényege az, hogy a magyar állam elismeri a legitimitás elvét, érvényesítéséhez azonban feltételeket fűzött. Az első feltétele az, hogy a magyar királyság önálló marad, a második, hogy csak törvényesen jöhet létre. Bethlen azt hitte, hogy ezzel a váratlan puccs veszélyét megszüntette, és ő maga a kompromisszum alapján IV. Károlyt szívesen látta volna magyar királyként.

A király még mindig Horthyval tárgyalt, őt vette célba, hogy készítse elő hazatérését. Kettőjük találkozására 1921. március 27-én került sor a budai királyi palotában. Károly a következőképpen számol be a történekről: „Két óra tájt érkeztünk Budára ... én előre küldtem Sigrayt és Jármtyt, hogy jöttömről értesítsék a kormányzót. Sigray kisvártatva lógó orral tért vissza. – Felséged nagyon eréjes – mondotta. Majd Horthy dolgozószobájába hívtak, és Horthy ezzel kezdte: Ez katasztrófa, Felséged azonnal forduljon vissza! Mire én: kormányt akarok alakítani, s ön lesz a hadsereg főparancsnoka. Sopánkodott hogy ebbe belepusztul az ország, be fog vonulni a Kis-antant, vérontásra is sor kerülhet. (Valóban ezt mondta; úgy látta, hogy ennek a következményei kiszámíthatatlanok.) Azt válaszoltam, hogy én mindennek ellenére kormányt alakítok, szereztem a Kis-antant nem olyan veszedelmes, ... miniszterelnököt pedig majd csak találok. Eszébe idéztem azt is, hogy belőle kis kapitányból én csináltam flottaparancsnokot. Hiába, álláspontján nem változtatott. Én most visszamegyek Szombathelyre, és Lehár csapataival megpróbálom Stájerországban és Ausztriában rendet teremteni ... beleegyezett. Az egész beszélgetés alatt hangoztatta, hogy őt köti a nemzetgyűlésnek tett esküje. Hogy eskü kötelezné velem szemben is, tagadta. Később ugyan mégis azt mondotta, hogy minden tisztességes ember az előbb tett esküjéhez ragaszkodnék. Mielőtt elindultam volna, így szóltam hozzá: ön kitart az álláspontján, én is a magamén. Most egy oldalfolyosón távoztam a szobából és Magasházy (szárnysegéd) kíséretében lehetőleg észrevétlenül mentem vissza az autóhoz, majd elhajtottunk. Búcsúzáskor átnyújtottam a kormányzónak a Mária Terézia-rend nagykeresztjét. Aztán 4 óra 30 körül nagy sietve elindultunk a Miniszterelnökségről, nehogy elárulják a történeteket, vagy a kormányzó megbánja elhatározását.”²⁶ Horthy Szombathelyre küldte Bethlent 1921 áprilisában Károlyhoz, és a király Bethlen segítségével fogalmazta meg a nemzethez intézett proklamációját. Károly már ekkor úgy határozott, hogy a hatalmat erőszakkal kell kicsikarni. Közvetlen kapcsolatba került a karlistákkal, akik katonai erőt is tudtak neki biztosítani (Sigray és Lehár). Károly nem írt újabb leveleket, terveibe nem avatta be a hűtlenné vált személyeket. Az év húsvét vasárnapján visszatérési kísérlete kudarcba fulladt. Így nyilatkozott ekkor: „amennyiben senki sem fogadja be, úgy egyszerűen hazamegy Magyarországra.”

Magyar ellenlépések

IV. Károly a kudarc után nem adta fel, a politikusok is számítottak rá, ezért Gömbös Gyula július 6-án levélben üzent Bethlenhez, aki kémkedés elindítására gondolt. „Kedves István! Wienben, Schayer karlista vezérigénynök mellett, van egy megbízható barátom, volt vezérkari K-tiszt, a la Wild jelentése szerint egy rossz anyagi viszonyokban élő, mindenbe beavatott volt tiszt, ki hajlandónak mutatkozik barátomnak esetleg a karlista mozgalom aktamásolatait és szervezetterveket elárulni. Ha parancsolod, megindítom az összeköttetést ezen az úton.”²⁷ Bethlen a levél után vacsorára hívta Gömböst, hogy személyesen beszéljen vele.

Az év ősze újabb meglepetéseket hozott; Bethlen pécsi beszéde, és a király második kísérlete. A pécsi beszéd: „Ne vesszünk össze ma azon, hogy a trónt legitim alapon, vagy szabad királyválasztó alapon fogjuk-e betölteni. Vizsgáljuk meg a kérdést objektív alapon. A király 1918

novemberében eltávozott és megszűnt alkotmányos jogát gyakorolni. Ez az állapot ... ma is fönáll. Ennek az állapotnak jogi karakterisztikumát ... az 1920. évi I. tc.-ben állapította (megmegszűnt a királyi hatalom gyakorlása, megszűnt a Pragmatica Sanctionnak a közös és elválaszthatatlan birtoklásra vonatkozó része, megszűnt a '67. évi XII. tc. érvényessége. A konzekvencia ... a következő: miután Magyarország független állammá lett, és a trianoni szerződés arra kötelez minket, ... hogy függetlenségünket fel ne adjuk ... ebből az következik, hogy Magyarország uralkodója nem lehet egyúttal más ország uralkodója, és csak az gyakorolhatja a királyi jogokat, aki elismeri, hogy a Pragmatica Sanctionnak az együttes biroklásra vonatkozó határozmányai, valamint az 1867. évi XII. tc. érvénytelenné váltak. Azonban meg kell állapítani azt is, hogy a királyi hatalom gyakorlása nemcsak jog, hanem kötelesség is. A király ... helyéről el nem távozhat kivéve vis maior esetét. De ha megszűnt a vis maior ... uralkodói jogait gyakorolni újból köteles. Meggyőződéseim szerint a legitimitás a trón betöltésének csak jogi feltétele. De az uralkodói jog gyakorolhatásának nemcsak jogi feltételei vannak, hanem éppúgy kívánhatja a nemzet ezt, hogy a király elfogadja azokat a feltételeket, amelyeket a nemzet kitűzött akkor, amikor függetlenségét proklamálta. A kormánynak kell ... tisztázni a helyzetet a királlyal. A kormánynak a kötelessége, hogy ... a szignatárius nagyhatalmakkal a diplomáciai érintkezést fölveggye abból a célból, hogy velük a magyar nemzet álláspontját a kérdésben megismertesse. A detronizálás ... következménye a nemzetre beláthatatlan konzekvenciákkal járna. Addig, amíg ezek valamely eredményre nem vezettek ... minden törekvés ... a kormány teljes erővel elnyomni kötelességének kell hogy tartson. Mi sem puccsot, sem detronizációt... el nem fogadunk, mi tárgyalni akarunk, s csak azután dönthetiünk.”²⁸ Eszerint IV. Károly visszatérését két feltétellez kötötte: Károly elégedjen meg a magyar trónnal és Európa fogadja el ezt a megoldást.

A beszéd a puccsisták számára szinte a kihívással volt egyenlő. Bethlen kinyilatkozásának volt egy sikamlós és a legitimisták által nehezen elfogadható része. Jól tudták azt, hogy ez a megoldás a kormány kezében egy olyan lap, amivel a kormány okot képezhet a kérdés további halasztására, a királyt ugyanis a jogába való visszahelyezésére diplomáciai támogatást nem lehet biztosítani. Károly visszahozatalának Bethlen által elképzelt menetrendjét a király politikailag teljesen előkészítetlen másodszori magyarországi megjelenése megvalósíthatatlanná tette. A visszajövetel elkezdődött, és ekkor Horthy egy durva hangú levelet küldött Károlynak, mikor már az Budapest felé vonult; közölte vele, hogy a nemzetközi helyzet most súlyosabb, mint tavasszal volt, mivel a hatalmak azonnal tiltakoznak, és a Kisantant bevonulással fenyegetőzik. Felrajzolta a háború, a polgárháború és a bolsevizmus rémeit. A sikertelen puccs után a Nemzetgyűlés november 6-án megszavazta „IV. Károly Öfelsége uralkodói jogainak és a Habsburg-ház trónörökösödésének megszűnéséről” szóló törvényjavaslatot. Az eseményeket Bethlen így kommentálta: „az ország elérte régi vágyát, a nemzeti függetlenséget. A nemzet függetlenségéhez minden körülmények között ragaszkodnunk kell.” Valóban nem mindennapi jelenség a XX. században, hogy egy európai ország életét több mint egy évig uralja a királykérdés. Még mindig közjogi kategóriákban gondolkodtak: Ausztriával vagy anélkül. Sokan a politikai gondolkodásban nem tudtak alkalmazkodni a világháború után kialakult új viszonyokhoz.

Felhasznált irodalom

Bethlen István titkos iratai. Budapest, 1972, Kossuth könyvkiadó.

BOROVICZÉNY ALADÁR: *A király és kormányzója*. Budapest, 1993, Európa könyvkiadó.

Horthy Miklós titkos iratai. Budapest, 1965, Kossuth könyvkiadó.

Somogy

Hajdani vármegyéink

Rovatunk segítségével a történelmi Magyarország legnagyobb dunántúli vármegyéjébe, Somogyba látogattunk el. Területe – amely alapján a Somogyország elnevezést is kiérdemelte – 6700 km² volt. Nyugatról és északról Zala és a Balaton, északkeletről Veszprém, keletről Tolna és Baranya, délről Horvátország határolta.

Felszíne nagyobb részt sík, míg a keleti, kaposvári részen sem éri el, illetve alig haladja meg a 270 méteres magasságot. A vármegye legmagasabb pontja is csak 315 méter. Ebből kifolyólag ez a terület kiterjedt erdőségekkel rendelkezik, amit csak néha szakítanak meg a különböző források és azok völgyei. Noha folyóvizekben gazdag ez a terület, csak a Sió és a Dráva hajózható. A vármegye közepén végigfutó vízválasztó vonal megosztja a megye vizeit: a Balatonba az ettől a területtől északra eredő Kapos és az abba ömlő Koppány folyik, a többi a Dráva veszi fel.

A terület éghajlata mérsékeltnek mondható, noha a nyári 37 C°-os meleg és a téli időszakban tapasztalható -24 C°-s átlaghőmérséklet között azonban tetemes a hőingás. Az éves csapadék 700 mm körül van, a Dráva közelében ez 890 mm-re nő meg.

Noha a vármegye terményei között megtalálható az összes gabonafajta, a terület domborzati és éghajlati sajátosságai miatt inkább a cukor- és takarmányrépa, valamint a dohány termesztése mondható jelentősnek. A dombháton kiterjedt szőlőket találunk, s különösen jó bor terem a Zselicben. De mi mást várhat az ember egy olyan

megyétől, ahol a címerben is szőlőfürt van...

Az állattenyésztés is magas színvonalú, különösen a nagyatádi méntelepnek volt országos híre.

Lakosainak száma az elmúlt múlt században a következőkben alakult:

1869 287555

1920 368486

Népsűrűsége 55 fő/km², így ezzel a ritkábban lakott megyék közé tartozott. Ám nemzetiségi tekintetben a vármegye 92 százaléka volt magyar, 5 százalékos volt a német és 3 százalékos a horvát népesség aránya az elmúlt századfordulón.



A vármegye története

A vármegye szinte minden településének határában van régészeti lelőhely, mintegy 66 kőkori, 69 rézkori és vaskori. Ezek alapján arra következtetnek, hogy a megye őslakossága a Mecsekből a Kapos és a Koppány folyók völgyén keresztül érkezett erre a területre és foglalták el a víz melletti szárazulatokat. Jó példák erre a veremlakások, illetve a különböző cölöpepítmények maradványai. A legjelentősebb kelta lelet a szalackai, amely valószínűleg egy kelta törzs uralkodói székhelye lehetett. Ez a telep is – a többihez hasonlóan – eltűnik, amikor a Kr. e. II. században megjelennek a római légiók, hogy a Balaton és a Dráva között táborhelyek és erődítmények építése után a területet a római birodalomhoz csatolják.

Honfoglaló eleink a megye területére érve csekély számú szláv és germán népességet találtak. A letelepedés és államszervezés ko-

rából Somogy megyét érintő legjelentősebb esemény Tar Szerénd fia, Koppány fellépése. Géza halála után próbálta megszerezni a fejedelmi hatalmat s István édesanyját, Saroltot, az ősi öröklési szokást, a leviratust próbálva érvényre juttatni. Miután nem sikerült a problémát szépszerével megoldani, Koppány seregei megindultak István ellen. Az eredményt mindenki ismeri: Koppány a 4 legnagyobb vár fokára, birtokai pedig a pannonhalmi apátságához kerültek.

Az új hit elterjedésének első írásos bizonyítéka Szepesi Jakab országbíró 1377-es ítéelőlevele, amely tartalmazza Ottó somogyi ispán 1061-es oklevelének 975 szavas szövegét. Ebben az ispán Zselicszentjakabon benedécs monostort alapított, amely felett szabadon rendelkezett. Jó harminc évvel később harcos királyunk, Szt. László alapított apátságot Somogyvárott, Koppány egykori székhelyén. Az apátság a franciaországi saint-gillesi anyaapátság leányapátsága volt. Ebbe, a magyar középkor egyik legjelentősebb kultikus és kulturális központjába még az alapítás után 100 évvel is vettek fel francia szerzeteseket. A magyar–francia kapcsolatok a XIV. században kezdtek hanyatlani, teljes megszűnését a francia monostor 1538-as bezárása jelentette.

Árpád-házi királyaink kedvelték Somogyot, hiszen nemcsak az itt lévő birtokaikat látogatták szívesen, hanem monastorokat is gyakran alapítottak. Újabb Árpád-háziként II. Géza özvegye, Eufrozina alapított Csurgón konventet Szt. János vitézei számára.

1241-ben újabb tragikus aktualitása van Somogynak. A muhi csatában megsebesült, majd bátyját, IV. Bélát menekülésében segítő Kálmán herceg Segesdig jutott, ahol aztán visszaadta lelkét teremőjének. Béla után folytatta útját a horvátországi Trau váráig.

Anjou királyaink is tiszteletüket tették a megyében, a köröshegyi templom romjai az ő emléküket őrzik. Segesd pedig újra felbuk-

kan a vártmegye történetében: itt várja Nagy Lajost királyi édesanyja 1348-ban, Nápolyból hazatérően. S hogy a hölgyeknél maradjunk: miután Zsigmond 1428-ban megmenekült Galambóc alól, Szill községet megmentőjének, Szentgyörgyi Cicellének ajándékozta.

Nemcsak híres hölgyek tekintetében első a vármegye, hanem a címerkében is. 1498 januárjában ugyanis II. Ulászló átadta Somogy címerét és pecsétjét. A címerpajzsban egy, koronából kinyúló páncélos katonakar 3 zöldellő szőlővenyigét tart, amelyen 3 levél és 2 szőlőfürt csüng alá. A venyigék és a fürtök a föld termékenységét és az itt termelt bor bőségét jelképezték.

Mohácsot követően a terület lakossága hamar megismerkedett a törökkel: 1541-ben Törökkoppány már egy szandzsákság székhelye lesz – egészen 1686-ig. A török hódításnak újabb területek és várak estek áldozatul: 1555-ben Babócsa, 1566-ban Szigetvár s vele védője, Zrínyi Miklós.

A hódoltság alatt a vármegye elnéptelenedett, középső észak–déli sávján szinte valamennyi település elpusztult. Nem is meglepő tehát, hogy a török kiűzését követően 1669. február 29-én összevonják Somogyot Zalával. Ezt követően a lakosság II. József korára elérte a 163 000 főt, ami tekintélyes méretű növekedésnek mondható. A természetes szaporodás mellett a telepítés is hatással volt a vármegye nemzetiségi viszonyaira: ekkor mintegy 45 000 délszláv és 15 000 sváb érkezett a megyébe.

A Rákóczi szabadságharc sem kímélte a megyét. 1709-ben gróf Esterházy Antal szenvedett vereséget Palotánál Heister császári tábornoktól, így Somogyba volt kénytelen visszahúzódní. Nem sokáig pihenhettek a gróf csapatai: Veterani tábornok ugyanis innen is kiűzte a kurucokat. A szabadságharcot azonban jobban viselte a megye, mint a törököt: 1714-ben visszanyerte önállóságát Zalától.

A XIX. század eleje Festetics György nevéhez köthető: előbb gimnáziumot alapít Csurgón, majd 1825 és 1831 között palotát építtetett magának Kaposvárott. Aprópó Csurgó: a gimnázium kertjében ma is áll az egykori tanár, Csokonai Vitéz Mihály padja, hirdetve: „itt ahol most zöld gyepek felett, vén fák alatt e kis pad áll, itt tanított s verselgett Csokonai Vitéz Mihály”.

Nem volt ennyire lírai Jellasics bán, amikor 1848. szeptember 11-én átlépve a Dráván Somogyon keresztül Pest felé igyekezett. Viszonzásként a nemzetőrök sem kímélték a bán utánpótlási vonalait. 1849. március 19-én megkapta Kossuthtól megbízólevelét Noszlopy Gáspár marcali szolgabíró, hogy a megyében népfelkelést szervezzék és irányítsa azt. Sikereit Ferenc József a szabadságharc leverése után 1853. március 3-án kivégzéssel honorálta.

A kiegyezést követően a megyében is megindult a gazdasági fejlődés: kiépültek a vasúti hálózat fő- és szárnyvonalai, valamint lét-

rejöttek az első ipartelepek. Ilyen volt a kaposvári cukor-, vasöntő- és gépgyár, vagy a nagyatádi selyem- és cérnagyár.

A társadalmi békére azonban még várni kellett: 1869-ben ugyanis a megye az 1849-es emigráns Kossuth Lajost választották Kaposvár képviselőjének. Kossuth, minthogy nem akarta a várost büntetni (az uralkodó királyi biztos kinevezését fontolgatta), inkább lemondott a mandátumáról.

Az első világháborúban a vármegyét a 44. gyalogezred képviselte, jelentős veszteséggel. 1918-ban szerb csapatok szállták meg a terület délkeleti részét, s egészen 1921 augusztusáig uralmuk alatt is tartották.

Felhasznált irodalom

FRISNYÁK SÁNDOR: *Magyarország történeti földrajza*. Budapest, Nemzeti Tankönyvkiadó, é. n.

Magyarország megyéi. Somogy. Budapest, 1988, Kossuth.

Révai Nagylexikon. Budapest, é. n.

VINCZE JÓZSEF



CSONKARÉTI KÁROLY

Hadak útján

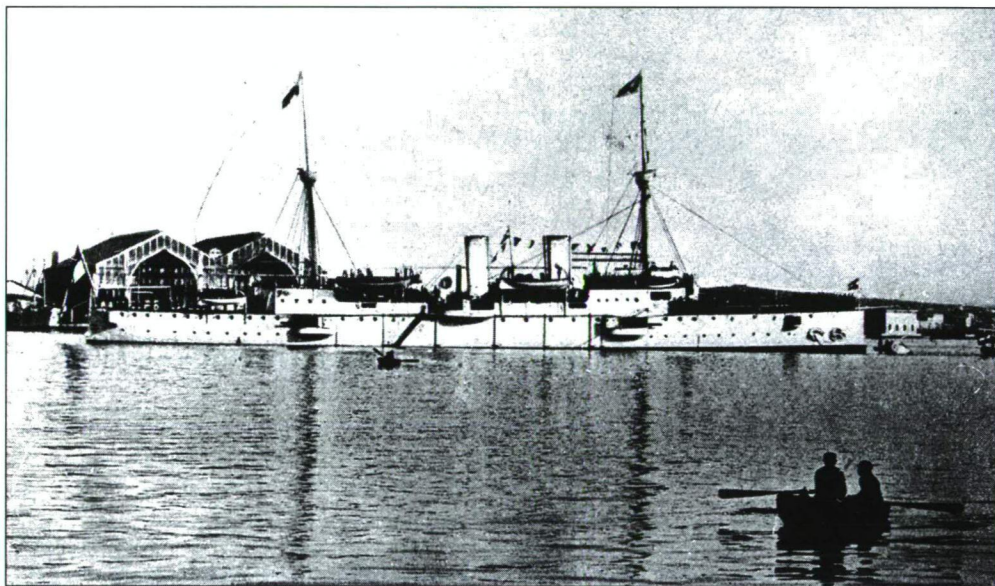
Őfelsége cirkálója, a Kaiserin Elisabeth

1883-ban Marx von Sterneck báró altengernagy került a haditengerészet élére. 1886-ban Sterneck volt annak a *Ferdinand Max* páncéloshajónak a parancsnoka, amely a lissai csatában olyan eredményesen sarkanthyúzta meg az olasz *Re D'Italiát*.

Sterneck altengernagy idejében lassan megszűnt a flottafejlesztés pangása. Sterneck felismerte, hogy az új műszaki vívmányok miatt meg kell változtatni a hagyományos flottaszervezési elveket. Ezért új flottaépítési tervében elsősorban az úszó flottaanyag kedvezőbb, korszerűbb tagozódását tartotta szem előtt. A torpedó és a tengeri akna tökéletesedése a gyengébb flották számára is lehetővé tette, hogy az erőviszonyokat a saját javukra billentsék, hiszen a torpedók és aknák, valamint a kis torpedónaszádok sokkal olcsóbbak voltak, mint

ellenfeleik, a hatalmas csatahajók. Ez az az időszak, amelyben egyre szaporodnak a torpedónaszád flottillák, majd feltűnnek a torpedónaszádokhoz hasonló, fürgé és torpedóval szintén felszerelt ellenfeleik, a torpedónaszád-rombolók – később torpedórombolók, majd röviden csak rombolók. Ez a két új hajófajta természetesen új hadrendi beosztást is követelt, és megváltoztatta az ütőképes hajóhadak keresztmetszetét is. Ezt ismerte fel Sterneck.

1884. évi flottaépítési tervében – amelyet Ferenc József jóváhagyott – kifejtette, hogy először létre kell hoznia a hajóhad 15 csatahajóból – vagy ahogy akkor nevezték: toronyhajóból – álló magját, nagy védelmi és harckészültséggel. Másodsorban gyors, de a toronyhajóknál valamivel könnyebben felfegyverzett cirkálókra van szükség a felde-



1. ábra A KAISERIN ELISABETH CIRKÁLÓ KELET-ÁZSIÁBA VALÓ INDULÁSA ELŐTT

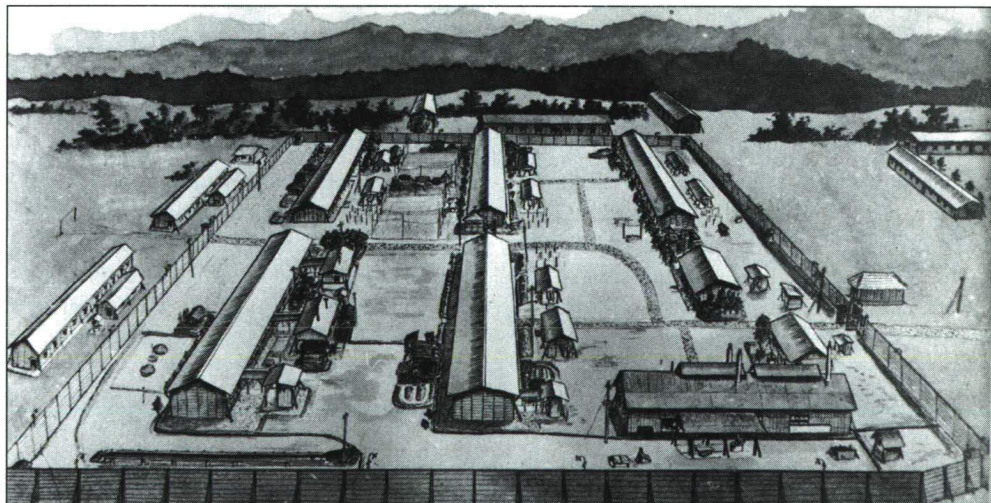
rító szolgálat, valamint a torpedóhajók védelmének ellátására, továbbá ún. misszióutazásokra. Végezetül torpedóhajókból, torpedónaszádokból és rombolókból álló gyors, nagy flottillát kell teremteni. Sterneck előterjesztésében a szállító-, kiszolgáló- és segédhajókról sem feledkezett meg.

A számtalan hajótípus miatt felmerült elrenvetéseket azzal hárította el, hogy a hajóhadat csak így lehet a Monarchia nagyhatalmi állásához méltóan bővíteni és korszerűsíteni. Ilyen hajóállománnyal – különösen a cirkálókkal – a flotta eleget tesz partvédelmi és missziós kötelezettségeinek az üzemeltetési költségek növelése nélkül. Hogy tervzetét népszerűsítse és elfogadtassa, a nagyobb hajókat „partvédőknek” és „misszió-cirkálóknak” jelölte. A magyar delegáció ugyanis akadékoskodott, s csak abban az esetben volt hajlandó hozzájárulni a költségekhez, ha kidomborodik a haditengerészeti védelmi jellege. A „partvédelem”, mint érv, akkor megtette a magáét. De ezután éveken keresztül felhasználták a flottafejlesztés ellenzői a nagyvonalúbb tengerészeti politika

ellen, mondván, hogy Sterneck szerint csupán a partvédelem a flotta fő feladata, melyet a meglevő hajók jól ellátnak.

Szerencsésebbnek mondható a „misszió-cirkáló” jelző, mert missziófeladaton az új kereskedelmi kapcsolatok kiépítését értették. S ennek megfelelően a misszió-cirkálók védik a tengeren túl tartózkodó osztrák és magyar állampolgárokat, ügyelnek a nemzetközi egyezmények betartására, erőteljesen közreműködnek a nemzetközi szerződések minél kedvezőbb megkötésében, tekintélyt szereznek a Monarchiának azzal, hogy idegen világokkal is megismertetik Ausztria–Magyarország hadilobogóját (ún. lobogómutatás) és tudományos kutatásokra, expedíciókra is felhasználhatók.

Ezzel kapcsolatban azonban Sterneck a tengerészeti költségvetés 1885. évi tárgyalásán tartott exopozéjában nyomatékosan hangsúlyozta, hogy az említett, külpolitikai és kereskedelmi-politikai célt szolgáló hajókat – tehát a misszió- és állomáshajókat – a jövőben nem lehet a Monarchia operatív haderejéhez számítani.



2.ábra AZ AONOGAHARA–HARIMA FOGOLYTÁBOR KÉPE, AMELYET W. TEGGE FREGATTHADNAGY 1917-BEN FESTETT. A KÖZÉPSŐ, HÁTSÓ BARAKKBAN LAKTAK A MAGYAROK, ELŐL, JOBBRA VOLT A KONYHA, BALRA A TISZTI SZÁLLÁS

Ennek ellenére a delegációk csak mérsékelt összeget szavaztak meg, azt is 1885–1888 közötti évekre osztva.

Sternecknek így is sikerült az első szerény emelést elérnie a következő összegekre: a tengerészet költségvetése 1885-ben 10,6 millió forintra növekedett, amelyből 2,5 millió forintot fordíthattak új hajók építésére. 1886-ban 11,1 millió forintból 2,9 millió forintot, 1887-ben 13,2 millió forintból 3,8 millió forintot, 1888-ban pedig 13,1 millió forintból 4,1 millió forintot költött a flotta új úszóegységek beszerzésére. A további emelések lehetővé tették, hogy megépülhessen a Monarchia első két kisméretű toronycsatahajója, a *Kronprinz Erzherzog Rudolf* és a *Kronprinzessin Erzherzogin Stephanie*. A csatahajók hét, illetve nyolc év alatt épültek. Építési költségük összesen 5 427 570, illetőleg 4 462 668 forint volt. Ezek a hajók kaptak első ízben a cs. és kir. flotta történetében 30,5 cm-es lövegeket.

Épült még két nagy, úgynevezett védett cirkáló, a *Kaiser Franz Joseph I.* és a *Kaiserin Elisabeth* 1892-ben, illetve 1892-ben álltak szolgálatba. Építési költségük és teljes felszerelésük 2 573 442, illetve 2 796 782 forintot tett ki. Bár akkoriban a különböző haditengerészetek már páncélos csatahajókat és páncélos cirkálókat építettek, a Lajtán túli parlamentek erre nem szavazták meg a szükséges pénzt.

Ezt a két cirkálót a torpedóhajók leküzdésére, kereskedelmi hajók ellenőrzésére és missziós utakra tervezték, tehát sokféle követelményt kellett kielégíteniük. Sebességük ugyan nagy volt, de csupán a gép- és kazánházat, valamint a lőszerkamrákat oltalmazta gyenge páncél. A cs. és kir. flottánál ezt a két cirkálót – mert egy telitalálat a kor



3. ábra A XV. SZÁMÚ ÜTEG ELESETT MAGYAR MATRÓZÁNAK, ÁCS JÓZSEFNEK A SÍRJA

nagyobb hajólövegeinek egyikével könnyedén harcképtelenné tehetné őket – csak mint „Sterneck szardíniás dobozait” emlegették.

A Kaiserin Elisabethet a pólai Tengerészeti Arzenálban építették Theodor Schunk tervei alapján. A hajó gerincét 1888 júliusában fektették le, építését 1892 januárjában fejezték be.

Vízkiürítése 4063,7 tonna, teljesen felszerelve és feltöltve 4566,7 tonna volt.

Méretek: hosszúság 103,678 m, a vízvonalon egy méterrel rövidebb, szélesség 14,748 m, merülés (mélyjárat) elöl 5,324 m, hátul 6,091 méter.

Páncélozása más cirkálókhöz képest vékony volt: fedélzet 2×18,7 mm, övpáncél 2×28 mm, a 15 cm-es löveget körben 90 mm-es, a parancsnoki tornyot 50 mm-es páncél védte. Hajtómű: 4 kazán, 709,7 tonna kőszén-javadalmazással, 2 db fekvő, háromhengeres, háromszoros expanziós gőzgép, 2 db háromszárnyú Griffith-csavar 4,42 m átmérővel, sebesség 16,9 tengeri mérföld óránként, a gépek teljesítménye 5947 LE (4372 kW).

Fegyverzet: 2 db 24 cm ágyú; 6 db 15 cm ágyú; 2 db 7 cm ágyú; 11 db 4,7 cm H/44 gyorstüzelő ágyú (a H a kaliberben mért hosszúságot jelenti); 2 db 4,7 cm H/33 gyorstüzelő ágyú.

Fegyverzet az 1906. évi korszerűsítés után:

2 db 15 cm H/40 löveg barbattában; 6 db 15 cm H/35 löveg szabadon a felső fedélzeten; 2 db 7 cm löveg; 12 db 4,7 cm H/44 gyorstüzelő löveg; 2 db 4,7 cm H/33 gyorstüzelő löveg; 4 db 40 cm átmérőjű torpedóvető cső.

Személyzet: 367 főnyi legénység és 21 tiszt.

Az elkészült, vadonatúj Kaiserin Elisabeth még azon frissiben szolgálatba helyezték, hogy mielőbb elinduljon missziós feladatára, amely ezúttal több volt a szokásos missziós utazásoknál. Az uralkodó ugyanis hozzájárult ahhoz, hogy vele Ferenc Ferdinánd főherceg – akkor már trónörökös is – elinduljon világkörüli útra szűkebb törzsével, nagyobb számú személyzetével és tanácsadóival. Így a tengeri utazásban még részt vettekkel együtt a hajón a rendszeresített személyzettel együtt 459 fő tartózkodott. A cirkáló parancsnoka a lovag Alois Becker sorhajókapitány volt. Érdekeséggént: a tisztikarban magyarok is voltak: Heményi Ferenc sorhajózáslós, Mallinárich Jenő sorhajózáslós és a trónörökös környezetéből Prónay Gyula huszár főhadnagy.

A Kaiserin Elisabeth 1892. december 15-én húzta fel a horgonyát és indult el Trieszt kikötőjéből. Kerek egy esztendő után, 1893. december 19-én érkezett vissza s vetett horgonyt Polában. A cirkáló útja során a következő helyeken vetett horgonyt: Port Said, Aden, Colombo, Bombay, Kalkutta, Szingapúr, Batávia, Thursday Island, Sidney, Új-Kaledónia, Salamon-szigetek, Új-Guinea, Aru-szigetek, Amboina, Borneo, Hongkong, Nagaszaki és Yokohama, majd vissza Polába.

Az utazásban résztvevők számára az uralkodó emlékérmét alapított, amelyet a résztvevő 149 személynek a hazaérkezése napján kiosztottak.

1895-ben a Kaiserin Elisabeth tagja volt



4. ábra JAPÁN ORVOS FÉNYKÉPE, A HÁTOLDALON: „EMLÉKÜL JOES BARÁ-TOMNAK, DR. KAMAE HIMEJI, KAFUSUI MAELNI NO. 18. 1915. SEPTEMBER 17.

annak a divíziónak, amely részt vett a Kieli-vagy Vilmos császár-csatorna ünnepélyes megnyitásán.

Az 1899. esztendő ismét a Távol-Keleten érte a cirkálót: részt vett azon a nemzetközi flottatüntetésen, melynek célja a lázadó kínai boxerek megfélemlítése volt. A boxerek ugyanis üldözték a Mennyei Birodalomban élő külföldieket, követségi tisztviselőket és kereskedőket. A flottatüntetésen – a brit, német, orosz, francia, olasz és észak-amerikai hadihajókon kívül – a cs. és kir. hajóhad is részt vett az alábbi egységekkel: *Kaiserin Und Königin Maria Theresia* páncélos cirkáló, ezen volt a hajóraj vezénylő tengernagya, gróf Rudolf Montecuccoli-Polinago ellentengernagya, a már említett *Kaiserin Elisabeth*, az *Aspern* és *Leonard* cirkálók, valamint *Donau* misszióshajó. A

flottatüntetés parancsnoka a brit Seymour tengernagy volt.

Az elsősorban missziós utakra és a külföldön élő-dolgozó osztrák és magyar állampolgárok védelmére tervezett Kaiserin Elisabeth 1904. január 2-án ismét kifutott Polárból, hogy Ausztráliában és Új-Zélandon óvja, szemmel tartsa, s képviselje Ausztria–Magyarország, ezen belül állampolgárainak érdekeit. Március 6-án – mert a február 4-én kitört orosz–japán háború tengeri hadműveleteket vetített előre – a Kaiserin Elisabeth Csifuban csatlakozott az ott horgonyzó *Aspern* cirkálóhoz, s együtt cirkáltak a kínai vizeken, több kínai kikötőt érintve, hogy figyeljék a kibontakozó eseményeket.

Sanghaiban találkoztak a leszerelt *Askold* és *Grozovi* páncéloshajókkal. 1904. november 3-án a Kaiserin Elisabeth részt vett a mikádó születésnapjára ünnepségen Yokohamában, majd Tokióban a stáb 21 tisztjét fogadta a császári pár a Krizantém ünnepen. A Kaiserin Elisabethen már 1905-ben Hankovban értesültek a Japánok május 27–28-i csuzimai győzelméről az oroszok fölött.

Számtalan kelet-ázsiai kikötő meglátogatása után – ami része volt a lobogómutatásnak –, 1905. október 3-án a cirkáló parancsot kapott a hazautazásra. Szingapúrban találkozott a missziósfeladatra kiküldött s a Kaiserin Elisabethet felváltó testvérhajójával, a *Kaiser Franz Joseph I* cirkálóval, majd 1905. december 6-án két esztendei távollét után horgonyt vetett Polában.

A cirkáló azonban nem sokáig pihenhetett hazai kikötőben. Átvizsgálása és korszerűsítése után újból Kelet-Ázsiában találjuk. 1908-tól 1910-ig, a korábbiakhoz hasonló feladatokkal számtalan kikötőt keresett fel, hogy Ausztria–Magyaror-

szág hajóhadának lobogójával minél több távoli országot ismertessen meg.

A Kaiserin Elisabeth 1913. augusztus 19-én indult Polárból utolsó távol-keleti útjára Richard Makoviz fregattkapitány parancsnoksága alatt. Port Said, Aden, Colombo, Szingapúr, Hongkong és Csifu érintésével október 10-én futott be Csing-tao kikötőjébe. Itt vette át az állomáshajó szolgálatot a Kaiser Franz Joseph I cirkálótól. Ezt követően, október 16-án kifutott cirkálójára. Ennek során kikötött Csifuban, majd november 4-én Nagasaki előtt vetett horgonyt. Hosszabb itt tartózkodás után, december 17-én a cirkáló befutott Sanghaiba, ahol a karácsonyi ünnepeket töltötték.

1914 tavaszán kínai és japán vizeken cirkált. A hír Ferenc Ferdinánd trónörökös meggyilkolásáról Csifuban érte a *Kaiserin Elisabethet*. A tengerészeti parancsnokság 1914. július 21-i távirata a cirkálót Csingtauba rendelte.

Itt érte a hajót a hadüzenet. Augusztus 1-jén a cs. és kir. tengerészeti parancsnokság elrendelte a hajótörzs létszámának csökkentését. Nyolc tiszt kihajózott és hazaindult. Amikor augusztus 5-én a Monarchia hadat üzent Oroszországnak, a parancsnok felnyitotta a háború esetére szóló, titkos parancsot



5. ábra AZ AONOGAHARAI TÁBOR



6. ábra Tengerészek mezőgazdasági munkán.
A JAPÁN ŐR FEGYVERTELEN

tartalmazó borítékot. Az abban talált változatok közül csupán egy látszott alkalmazhatónak: „működjön a hármass szövetség érdekében”. Makoviz erre Csingtau német kormányzójának rendelkezése alá vetette magát a fenntartással, hogy Nagy-Britanniával és Franciaországgal nem kerülhet harcérintkezésbe, mert ezekkel az államokkal a Monarchia nincs hadiállapotban. Augusztus 13-a után természetesen módosította álláspontját, mert Nagy-Britannia és Franciaország is hadat üzent a Monarchiának.

A Kaiserin Elisabeth a német *Jaguar* ágyúnaszáddal felváltva 48 órás őrszolgálatot látott el augusztus 23-ig. Japán az augusztus 16-án átnyújtott ultimátumban követelte, hogy a németek szeptember 15-ig ürítsék ki Csingtaut, valamint a bérelt Kiaocsoui területet, és vonják ki tengeri haderejüket a Távol-Keletről. A választ augusztus 23-ig kellett Japán tudomására adni. Az ultimátum meglepte a német diplomáciát, amely ezután a Monarchia semlegességét forszírozta. Ebben az esetben a cs. és kir. cirkáló befuthatott volna egy semleges kikötőbe, s ott leszerelve várakozhatott volna. Viszont ha Csingtauban marad, helyzete kritikussá válhat. I. Ferenc József hozzájárul

ahhoz, hogy a cirkáló befusson egy semleges kikötőbe. Ám ugyanekkor a berlini császári és királyi tengerészeti attasé egy hivatalos látogatáson Vilmos császár szájából azt a meglepő kijelentést hallotta, hogy a Kaiserin Elisabeth német szövetségesével vállvetve fog harcolni. A németek e kétféle törekvése tükröződött ezután a német kézben lévő távíróvonalakon keresztül a cirkálónak eljuttatott utasításokban is.

A cs. és kir. cirkáló a japán ultimátum után kényes helyzetbe került. Ha a németek nem ürítik ki Csingtaut – márpedig az ultimátumot válasz nélkül hagyták –, akkor várható a támadás, ám a Monarchia és Japán között nem állt be a hadiállapot. Viszont a szövetségesi hűség kötelez. A kormányzó és Makoviz napokig tanácskoztak, hogy mitévők legyenek, mert sehonnan sem kaptak utasítást. Végre augusztus 23-án Bécs utasította Makoviz sorhajókapitányt, hogy szerelje le a hajót, és személyzetét – 17 fő hátrahagyásával (hajóórség) – indítsa Tiencsinbe. A személyzet tisztjei vezetésével vonatra szállt. Makoviz maradt.

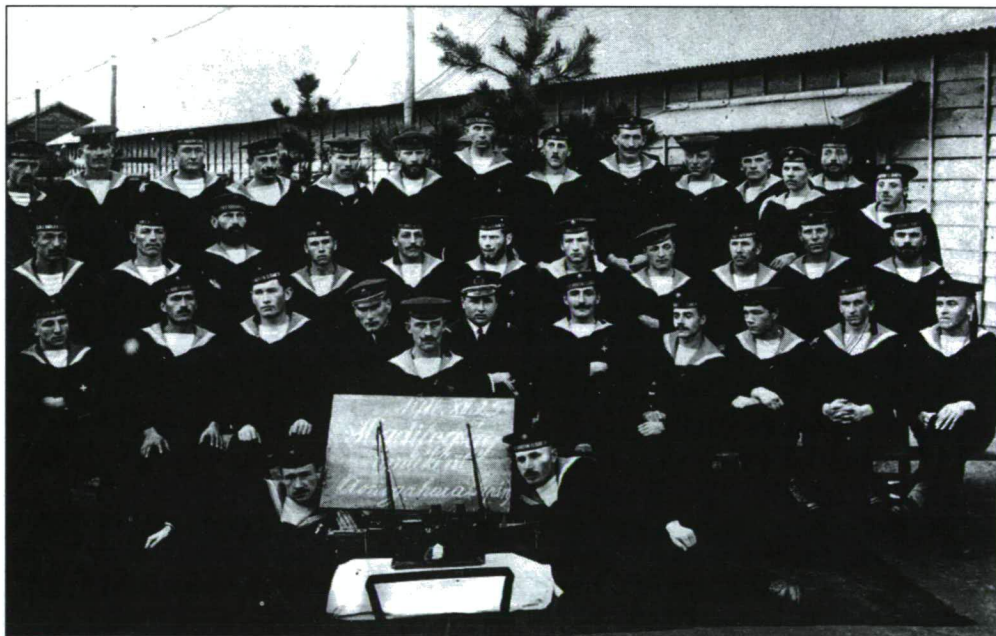
Közben Berlinben győzött a katonák álláspontja és augusztus 26-án Makoviz utasítást kapott, hogy a cirkáló japán támadás esetén is vegyen részt a védelemben, még akkor is, ha formális hadüzenet nincs. Mivel a Kaiserin Elisabeth személyzete akkor már Tiencsinben volt, a németek megkezdték a cirkáló újbóli felszerelését. Ugyanekkor vissza kellett rendelni Tiencsinből a cs. és kir. személyzetet. Ez azonban váratlan akadályokba ütközött. A tengerészek visszautazását a kínai kormány a Kínával szembeni semlegesség megsértésének tekintette, és utazásukat meg akarta hiúsítani, hiszen Kí-

nával baráti viszonyban álló országok (Nagy-Britannia és Franciaország) ellen vonultak volna hadba. A visszautazást a pekingi cs. és kir. követ is ellenezte háborús bonyodalmaktól tartva. A helyi angol és francia lapok a visszautazást casus bellinek minősítették.

A cirkáló parancsnoka végül is augusztus 29-én adott parancsot a visszatérésre azzal, hogy az utazást több csoportban kíséreljék meg. Erről japán kémek útján a kínai hatóságok is tudomást szereztek, és szigorított ellenőrzést tartottak a pályaudvarokon. Az ott indulásra várakozó cs. és kir. tengerészeket visszakísérték az osztrák-magyar konzulátusra. Ez arra készítette egy ott élő, Sinkó nevű magyart, hogy polgári ruhát szerezzen, amit a tisztek és matrózok egyenruhájukra húztak, és így sikerült néhányuknak feljutni a Csinanfuig döcögő vonatra, ahonnan a német érdekeltségű vasút vitte őket Kiau-Csouba. Az első civilbe bujtatott csoport – két tiszt és 44 tengerész, zömük-

ben tüzérek – augusztus 30-án, a második szállítmány egy tiszttel és 78 tengerésszel szeptember 2-án ért Csingtauba. A kínaiak azonban gyanút fogtak, és ezután a civileket is igazoltatták a pályaudvarokon. Ezért a cirkáló személyzetének további csoportjai éjjel lopva kigyalogoltak a városból a legközelebbi vasúti állomásig, ahol már nem volt igazoltatás. Miután az utakat is lezárták, két tiszt 92 tengerésszel Tiencsinben rekedt. Kína hadba lépéséig – 1917. augusztus 14. – osztrák-magyar konzulátuson maradtak, azután hadifogolyként kezelték őket.

A Csinanfuig elvergődött tengerészek csak ügyyel-bajjal jutottak tovább, mert a japánok több hidat is felrobbantottak, és a szokottnál korábban köszöntött be az esős időszak. Nem egyszer vízzel borított földiken gázoltak át, sokan maláriát kaptak. Közben a japánok partra szálltak, és megindultak a harcok. Utoljára szeptember 13-án 160 tengerész érkezett Kiau-Csouba négy



7. ábra „A HADIFOGSÁGBAN LÉVŐ MAGYAROK. 1916. DECEMBER 25.” KÖZÉPEN ÜL A KÉT MAGYAR TISZT, ELÖL A FOGSÁGBAN BARKÁCSOLT KAISERIN ELISABETH MODELLJE

tiszt vezetésével, és onnan dzsunkákön vitorláztak be Csingtauba. Összesen 7 tiszt és 299 főnyi legénység tért vissza. Az eredetileg ott maradtakkal és a parancsnokkal együtt tehát 324 fő cs. és kir. haditengerész vett részt a gyarmat védelmében.

A japánok szeptember 25-én elfoglalták a kiau-csoui pályaudvart, és 28-án bezárult a gyűrű. Ettől a naptól japán és brit hajók állandóan lötték az erődöt. Október 12-én a nők, gyermekek és a semleges államok polgárai elhagyták Csingtaut. Az ostromló 23 000 főnyi japán hadsereghez az angolok 1500 katonával csatlakoztak. A védősereg 5000 katonából állt. A tengeren 5 japán csatahajó, 8 cirkáló, 3 romboló, 2 ágyúszázad és néhány segédhajó támadott. Nagy-Britannia egy csatahajóval és egy rombolóval vett részt a harcban. A védelemben a cirkálón kívül a Jaguar és a 90. számú torpedónaszád vett részt, mert az ott állomásozó Emden cirkáló szeptember 4-én kifutott a később oly nevezetes útjára. Az öbölben horgonyzott még öt ágyúszázad és egy aknarakó, ezek azonban javítás alatt álltak, fegyvereiket a parti erődökbe szállították. A védelemnek volt még egy repülőgépe is.

A Kaiserin Elisabeth fegyverzetének egy részét beépítették a parti állásokba. A két 15 cm-es orr- és farlőveg a parti XV. üteget alkotta. A VI. és VIII. parti üteg négy gyorstüzelőből állt. Ezen kívül felállítottak egy 38 fős különítményt, valamint németektől kapott hat géppuskához még beosztottak 18 tengerészt. A cirkáló egyébként is csökkentett létszámából 122 fő került a parton bevetésre. A cirkáló látta el az erőd és a kikötő védelmét, és állandó tűzpárbajt vívott a japán ütegekkel. Gyakori helyzetváltoztatással kerülte, hogy az ellenség belője magát. A 90. számú torpedónaszád a cirkálólal október 18-án elsüllyesztette a *Taka-shito* cirkálót, amelynek 264 főnyi személyzetéből mindössze tízen menekültek meg.

Október 31-én volt a japán császár születésnapja. Erre a napra a japánok föltétlenül el akarták foglalni Csingtaut. Minden eddiginél hevesebb tűz alá vették az erősséget, amelynek több erődjét elfoglalták, de a védők még tartották magukat. Ezen a napon érte a cs. és kir. tengerészeket az első veszteség, amikor egy nehéz lövedék becsapódott a XV. ütegállásba és megölt öt embert, három másikat és az ütegparancsnokot pedig megsebesítette. A halottak között Ács József, a sebesültek között Domokos Béla volt magyar.

November 1-jén a japánok már olyan közel jutottak, hogy a cirkáló helyzete tartathatatlanná vált. Makoviz sorkapitány másnap elrendelte elsüllyesztését. A cirkálót az öböl legmélyebb pontja fölé vitték. Személyzete gőzbarkán kihajózott, csupán a parancsnok, továbbá Fröhlich Oszkár fregatthadnagy, a gépüzemvezető és 15 tengerész maradt a fedélzeten. Elégették a titkos és bizalmas iratokat, kinyitották a torpedóvető csöveket, a tengerbe dobálták a lövegzáradakat, amelyeket ráerősítettek egy-egy torpedófejre. Megnyitották a fenékszelepeket és ezután elhagyták csónakon a hajót. A cirkáló lassan süllyedni kezdett. A felfűtött kazánokhoz érkező víz hatalmas gőzfelhőként tört a magasba, majd felrobbantak a torpedófejek és a lőszer, hogy teljessé tegyék a megsemmisítést. Ófelsége Kaiserin Elisabeth cirkálójá jobb oldalára fordult, és lengő lobogóval, november 3-án éjjel után 2 óra 55 perckor az 57 méteres mélységbe süllyedt.

Ennek a napnak az estéjén már csupán egyetlen erőd maradt a védők kezén, ám a harcok ezután is tovább folytak. November 7-ére virradó éjjel közelharcra került sor. A cs. és kir. tengerészek és a japánok között. A szuronyrohamban két tengerész elesett, három súlyosan megsebesült. De ekkor a védők kilőtték utolsó töltényeiket, és november 7-én reggel 6 óra 30 perckor a

kormányzó, Mayer-Waldeck sorhajókapitány kitűzte a fehér zászlót. A tízheti ostromban a cs. és kir. haditengerészet 10 halottat és ugyanennyi sebesültet veszített. A japán császár a védők hősiessége iránti megbecsülése jelül megengedte, hogy a tisztek a fogságban is megtarthassák, és viselhessék kardjukat. November 7-én tehát elcsúszott a fegyverzaj, a fogságba esett védőket hajókra rakták, és átszállították őket Japánba, a Harina-öböl partján fekvő Himeji város mellett létesített fogolytáborba.

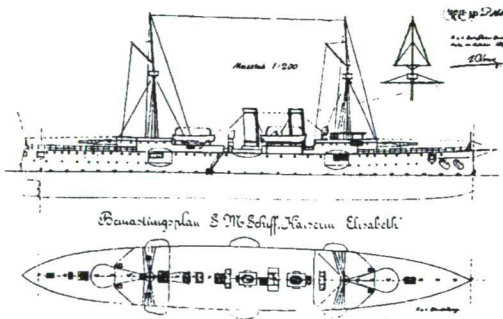
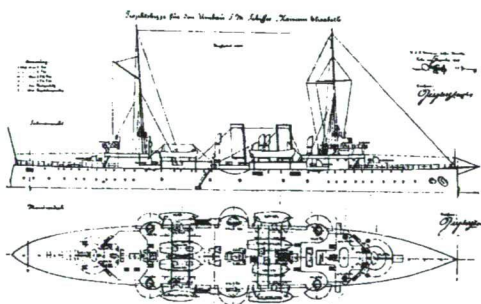
A Kaiserin Elisabeth legénységét – kérésükre – úgy helyezték el, hogy egy-egy nemzetiség külön barakkot foglalhatott el. Így volt cseh, osztrák, horvát és magyar barakk. A tisztek a táboron belül, külön épületben kaptak helyet. Életükről csak keveset tudunk, hiszen azok, akik ott voltak, már nem élnek, s írott beszámolók híján ma már nehéz teljes képet festeni róla. Emlékiük is veszendőbe ment volna, ha nem fordul hozzánk Harsányi Péter azokkal a fényképekkel és okiratokkal, amelyek felidéznek 50 magyar haditengerész japán fogságát.

Ezeket a nagybecsű dokumentumokat Harsányi anyai nagyapja, Joós László II. osztályú matróz hozta haza, s szívesen beszélt unokájának a Távol-Keleten töltött hét esztendőről. Kiemelte, hogy a japánok nagyon jól bántak velük, a táboron kívül is szabadon mozogtak, leveleket írhattak és kaphattak. Joós László egyik fogságból kü-

dött levelét közölte a Gömör-Kishont című, Rimaszombaton megjelenő megyei lap 1915. február 28-i száma: „Kedves Mamukám! Tudatom, hogy egészséges vagyok, bár talán régen holtak gondolt. Mi ugyanis Tsintauban harcoltunk a japánok ellen, de a japánok bevették Tsingtaut, és most mink mindnyájan hadifoglyok vagyunk itten Japánban. Az életsorsunk elég jó itten, mert a japánok nagyon jól bánnak velünk, most már csak várjuk a kiváltásunkat ... Kelt Himeji, 1914. decz. 23. ... Laczi”.

1916-ban átszállították őket egy másik, jobban kiépített táborba, amely Aonogahara Harima nevet viselte, s itt maradtak hazaszállításukig. Az ügyesebb kezű tengerészek elkészítették, kifaragták a fogolytáborok lakóinak ismert kis darabjait, szelencéket, evőeszközöket, apró használati tárgyakat, emlékeket. Joós László esztergapadot szerkesztett, s ezen több készlet sakkfigurát esztergályozott. Sakkversenyeket rendeztek így egymás között és a japánokkal is, akikkel jól összebarátkoztak. A fogságban a tengerészek színelőadásokat is rendeztek. Ebből bevételük is származott, amelyet jótékonykodása fordítottak.

A magyar tengerészek – a németekkel együtt – 1920. február 29-én érkeztek japán szállítógőzösön Wilhelmshavenbe, ahonnan március 6-án kerültek hazai leszerelőhelyükre, Csótra. Innen 8-án bocsátották őket haza.



8. ábra A KAISERIN ELISABETH EREDETI TERVRAJZA ÉS AZ 1906. ÉVI ÁTÉPÍTÉSI TERVRAJZ

ENGI JÓZSEF

A közúti személyszállítás története

A közúti közlekedés szervezési és vezetési vázlata

IV/3. rész A II. világháborútól az 1970-es évekig. A közúti áru-fuvarozás szervezése és problémái

1955-ben a közúti áru- és menetirányító szolgálat eredményei az alábbiak voltak:

	AKÖV-ök:	Közületek:
Összes pótfuvarok száma	24 225	5 785
Összes pótfuvarkm	2 409 027	753 923
Összes pótfuvar árutm	10 510 670	3 040 271
Vállalati többlet bevétel (Ft)	15 701 917	4 242 894

A gépkocsit üzemeltetők többletbevétele: 7049940 forint volt. (1. ábra)

1955-ben a rendszeres darabárújáratok száma 214, a forgalomba bekapcsolt községek száma: 3329, a fuvarozott darabárúk súlya: 245 ezer tonna volt. 1956-ban az IKARUS gyár 3 db fedett, darabáru szállítására tervezett teherkocsi prototípusát készí-

tette el, és próbaüzemre átadta az AKÖV-nek. Megjelent Budapest utcáin az első magyar gyártmányú jégszállító autó is, aminek kocsiszekrényét különleges szigetelő anyagból készítették azért, hogy a jég a legnagyobb melegben se olvadjon el. Forgalomba állítottak még jégszállító pótkocsikat is.¹

1955. december 8-án és 9-én tartották meg Budapesten az első magyar közlekedési konferenciát, amin öt fő kérdést tárgyaltak meg:

1. Eredmények és feladatok a közlekedés fejlesztésében.
2. A közlekedési üzemágak optimális együttműködése.
3. Útgazdálkodás.

Több támogatást a FÖTEFU-nak a gépkocsikihasználás fokozásához!

A Fővárosi Teherfuvarozó Vállalat dolgozói, az egyre szélesebb Ribakov-mozgalom kezdeményezői, lendületes munkával, a Ribakov-mozgalom eredményeinek megszállításával és fejlesztésével harcolnak a tehergépkocsik jobb kihasználtságáért. A tehergépkocsik kihasználtságának fokozása azonban nem egyedül a fuvarozó vállalatok múltként, sőt némely esetben döntő szerepe van az állásidők és az üres kilométerek csökkentésében a tehergépkocsit igénybevevő fuvaroztató vállalatnak, üzemnek, szernek is.

Ez közismert igazság, mégis számos esetben előfordul, hogy a fuvaroztatók megelégedeznek arról és olyan körülmények között is, amikor minimális rugalmassággal, gondosabb szervezéssel rövidíteni lehetne az állásidőt, vagy biztosítani lehetne a kétirányú terhelést, hagyják ácsorogni, vagy üresen futni a gépkocsit. Január 29-én például a FÖTEFU YA—217 frs. gépkocsija Budapesten a Borsdos-terti széncsúszdánál egy felrakásnál 75 percet állt. Oka a tüzelőanyag kiadó részleg dolgozói csak a beálló vasúti kocsiból engedték meg a rakodást, amire várakozni kellett Január 26-án az V kerületi Tatarozó Vállalatnak fuvarozó YA—131 frs. gépkocsi a VAFEM Budapest, Jászberényi-úti telepház 8 óra 50 perctől 12 óra 50 perccig állt. Várt a szállítandó gőmbvas kiadására a felmerült állásidő 140 forint volt.

Az előbbi két eset kinagadott példa, de jellemző azokra a fuvaroztatókra, illetve anyagkiadó helyekre, amelyek nemfőrdőmségükkel olykor-olykor akadályozzák a Ribakov-mozgalomban résztvevő FÖTEFU gépkocsik napi fuvarozási teljesítményének növelését.

Nem segített a rakott és üres kilométer arányának javulását az sem, ami az YA—165 frs. gépkocsival történt a Fővárosi Gázszolgáltató Vállalattól. A gépkocsi első jelentkezői helye a vállalat Köztársaság-terti telephelye volt. Innen üresen ment tovább a Révész-utca, majd

rakottan vissza a Köztársaság-terre. A gépkocsi a lerakást követően a Révész-utca—Óbudai Hajógyár—Révész-utca útvonalat üresen futotta be. A nagy vargabetű után a Révész-utcából elvitt egy fuvar a Köztársaság-terre, ahonnan üresen garázsba vonult. A kocsit 36 km teljesítményből mindössze 12 km volt rakott, mert a Gázszolgáltató Vállalat szállítási felelőse nem törődött a gépkocsi kihasználtságával. Hasonlóképpen kell vélekednünk a XXII kerületi Tatarozó Vállalat szállítási felelőséről is, aki Budatény, Völgy-utca állomáshoz ki egy FÖTEFU kocsit, ahonnan üresen küldte a Soroksári-útra rakományért. Egyszerűbb és gazdaságosabb lett volna egyenesen a Soroksári-útra kérni a kiállítást, nem pedig a Körösi Csoma Sándor-úti FÖTEFU telepről Budaténybe, majd onnan a Soroksári-útra sétáltatni üresen a gépkocsit.

A fuvaroztatók a fuvarozás végétől jelentkező gépkocsi napi feladatainak átgondolásával, egy-két telefonbeszélgetés lebonyolításával nagy mértékben csökkenthetnék a gépkocsik szükségtelen üres futását. A szállítóeszközök jobb kihasználása, a mostani üzemanyaghelyzet parancsára írja elő a gépkocsi diszpozíciók egyszerű kiadását. Ehelyett nem ritka az olyan eset sem — hogy még egy példát említsünk —, ami az YA—238 frs. gépkocsival történt. A gépkocsi a VII kerületi Tanács VB Oktatási osztályánál fuvarozott. Jelentkezett a Gyáli-úton, onnan üresen ment tovább a Hernád-utca, onnan üresen a Révész-utca és még mindig terheletlenül az Óbudai Gázgyárba. Itt került először rakomány a gépkocsira.

A felhozott példák bizonyítják, hogy a FÖTEFU harca a gépkocsik kihasználtságának fokozásáért, a fuvarozott súly növeléséért még számos akadályba ütközik annak következtében is, hogy egyes fuvaroztató vállalatok nem segítik a FÖTEFU forgalmi irányítóit, gépkocsivezetőit az állásidők és az üres kilométerek csökkentésével.

4. Önköltségsökkentés és új technológia alkalmazása.

5. A korszerű járművek szerkesztési alapelvei.²

1956. január 1-től az Autóközlekedési Tudományos Kutató Intézet két új egységgel bővült. A Minisztertanács rendeletére Országos Porlasztóbeállító szolgálatot állítottak fel. A másik részleg külső megbízásokra végzett vizsgálatokat, és kipróbálásra váró prototípusokat is legyártott. A Kartográfiai Vállalat is pótolta egy régi hiányt: ötvenezer példányban kiadták Magyarország közúti térképét, ára 45 Ft volt.

Ebben az évben ismét napirendre került a bizonylati fegyelem megszilárdítása. Hangsúlyozták, hogy a tehergépkocsi-fuvarozás

legfontosabb bizonylata a menetlevél. A fuvarozó és a fuvaroztató a gépkocsivezetővel együtt felelős a menetlevél helyes vezetéseért, és a bizonylati fegyelem megjavítása érdekében közös erővel mindent el kell követni.

1956 nyarán kezdte meg működését a Kisipari Szövetkezetek Szállítási Irodája. Az iroda biztosította a szövetkezetek állományába tartozó gépkocsik jó kihasználását és gazdaságos elosztását. Gondoskodott a darabáru-kiutazások gyors szállítása mellett a járművek kellő kihasználásáról is. Műszaki ellenőrzést gyakorolt a gépkocsik felett, szervezte és irányította a gépkocsik javítószolgálatát.³

Az 1956. október 23-át követő esemé-

33. szám

KÖZLEKEDÉSI KÖZLÖNY

603

A gépkocsik gazdaságosabb foglalkoztatása a tejszállításban

Sok vita merül fel az autóközlekedési vállalatok és a tejipari vállalatok között, vajon lehetséges-e a *tejbegyűjtő járatokat* és a *terítési feladatokat* úgy megszervezni, hogy a gépkocsik 23 órás foglalkoztatása biztosítható legyen. Ennek megoldása komoly problémát jelent mindkét félnek. Az autóközlekedési vállalatok gépkocsivezetői ugyanis ezeken a járatokon 15–16 órán át egyfolytában olyan fárasztó munkát végeznek, hogy a balesetveszély csaknem elkerülhetetlennek látszik. A tejipari vállalatok viszont a tej minőségi romlásának megakadályozása végett tartják szükségesnek a rövidebb járatok szervezését, hogy kellő időben a tej a feldolgozó, illetve felhasználó és értékesítő helyre érkezzék. Legutóbb pl. a 22. sz. Zalaegerszegi Autóközlekedési Vállalatnál fordultak elő balesetek, kizárólag a tejszállításnál. A balesetek oka: a rakodómunkások sokszor elalusszanak a gépkocsivezető mellett, nem ügyelnek öt szóval tartani, így természetes, hogy a gépkocsivezető sem tud uralkodni kimerültségén.

Míndezeket a nehézségeket kiküszöbölő a 23 órás foglalkoztatás, amikor az autóközlekedési vállalatok váltott műszakban tudnak gépkocsivezetőt biztosítani, így a karambolok is inkább elkerülhetők. A 22. sz. AKÖV a Zala megyei Tejipari Vállalattal ezért közös erővel keresett megoldást és a f. hó 3-án történt megbeszélésen ezt meg is találta. A Tejipari Vállalat átszervezi a járatokat úgy, hogy a gépkocsik 23 órán át foglalkoztathatók legyenek, és így a vállalat két gépkocsivezetőt tud biztosítani. Helyes lenne, ha a tejipari vállalatok megkeresnék a Zala megyei Tejipari Vállalatot és az ország egész területén biztosítanák ezt a lehetőséget, amelynek eredménye a biztonságos közlekedés, a gépkocsik jobb kihasználása és a szállítási feladatoknak kevesebb gépkocsival történő megoldása. A begyűjtés idején ezek biztosítása különösen fontos feladat, aminek megoldásában az élelmiszeripar erősen érdekelt, mivel a felszabaduló gépkocsikat az Élelmiszeripari Minisztérium területén begyűjtési feladatokban lehet majd foglalkoztatni.

A Begyűjtési Szállítási Vállalat példát mutat

A *Begyűjtési Szállítási Vállalat* kirendeltségei — eleget téve a 2118/41/1954. MT sz. rendeletben előírt felajánlási kötelezettségüknek — szabad kapacitású gépkocsijaitak szívesen ajánlják fel fuvarozásra a körzeti menetirányítóknál és az AKÖV-nél.

A vállalat kirendeltségei profilfeladatokkal gépkocsi-állományuknak csak egy kis részét tudják jelenleg foglalkoztatni, mivel ebben az időszakban és az elmúlt 1–2 hónapban csekély szállítási feladataik voltak. Legutóbb a Begyűjtési Szállítási Vállalat sárvári kirendeltségénél megtartott vizsgálat ezt tényként állapította meg. A vizsgálat napján ugyanis a BSZV 13 db állományi gépkocsijából 10 db-ot ajánlott fel a sárvári körzeti menetirányítónak. De volt olyan nap is május és június hónapban, amikor egyetlen egy gépkocsit sem tudott a vállalat saját profilfeladatával foglalkoztatni. A *felajánlás eredményessége* megmutatkozott abban, hogy a kirendeltség az egy állományi gépkocsira vetített fuvaróra tervét 118,5%-ra, km-tervét 132%-ra, árutonnikilométer tervét 127%-ra és bevételi tervét 115%-ra teljesítette.

A felajánlott gépkocsikkal a körzeti diszpécser népgazdaságilag fontos feladatokat végzett, mert azokat az éptípusban, sűrűségben, és a kereskedelmi bolthálózatban foglalkoztatta.

Komoly segítséget jelentene a fuvarfeladatok lebonyolításában, ha a többi *célfuvarozási vállalat* és a *saját kocsi*val rendelkező közúti szabad gépkocsi kapacitásukat hasonló formában felajánlanák a minisztertanácsi rendelet értelmében a körzeti menetirányítóknak. Az elkövetkezendő begyűjtési időszakban ez különösen szükséges!

2. ábra TÖBB VÁLLALATNÁL PÉLDAMUTATÓAN TÖREKEDTEK A GÉPJÁRMŰVEKET MINÉL JOBBAN KIHASZNÁLNI

nyek után különösen megnőtt a kereslet a tehergépkocsik iránt. Erről a Közlekedési Közlöny 1957. január 27-én így számolt be: „Voltak hetek, amikor a vasút egyáltalán nem, vagy csak alig működött. Az élet a harcok és a sztrájkok idején sem állt meg: a legegyszerűbb szükségleti cikkekkel akkor is ki kellett elégíteni a lakosság és a közintézmények szükségleteit. Ilyen körülmények között különösen megnőtt a gépkocsik értéke és az autóközlekedési dolgozók iránti megbecsülés. Örömmel és büszkeséggel állapíthatjuk meg, hogy a gépkocsiközlekedés ekkor is megfelelt a várakozásoknak, osztatlan elismerést váltva ki a lakosság legszélesebb köreiben. Lényegében a legnehezebb időszak elmúltával sem csökkent a fuvaroztatók körében az a törekvés, hogy szállítási feladataikat lehetőleg gépkocsival oldják meg. A tárgyilagosság kedvéért el kell ismerni, hogy ez az igény ma még sok esetben indokolható a jelenlegi helyzettel. A gépkocsiközlekedés ugyanis rugalmassága folytán könnyebben alkalmazkodik a ma még sok helyütt nehézségekkel küzdő üzemi termeléshez, mint például a vasút. Sok helyütt a gazdasági okok is szükségessé teszik gépkocsik alkalmazását ott, ahol azelőtt vasút működött. Az ipar és a kereskedelem körében ugyanis még sok a hiánycikk és ilyen körülmények között elsőrendű érdek fűződik a leggyorsabb közlekedési eszköz alkalmazásához. Mindezek együttes következménye, hogy az

október 23-át követő események következtében a számban megcsappant, és az erősen elhasználódott tehergépkocsiknak kapacitásválságot meghaladó feladatokkal kellett megbirkóznuk”.⁴ (2. ábra)

1957-ben a közúti közlekedés szervezésében az alábbi vállalkozások történtek: február 1-től megszűnt a KPM Autóközlekedési Főigazgatóság, feladatkörét a KPM VI. Autóközlekedési Főosztálya vette át. A Főosztály a KPM épületébe a harmadik emeletre költözött. Az autójavító és alkatrészgyártó vállalatok közvetlen irányítására pedig Autófenntartó Ipari Tröszt alakult. A Tröszt Budapesten a VI. kerület, Lenin krt. 96. sz. alatt kezdte meg működését. A volt Autóközlekedési Főigazgatóság országos főmenetirányító szervezete február 1-től kezdődően változatlanul a Budapesti Autóközlekedési Igazgatóság keretében működött. Szintén február 1-től a KPM Budapest területén új teherautófuvarozási vállalatot létesített Budapesti 18. sz. Autóközlekedési Vállalat néven (székhelye: Budapest, XIII. Lehel út 10/a). A vállalat főként kis teherbírású gépkocsikkal rendelkezett, és így jelentős segítséget nyújtott a fővárosi szállítások lebonyolításában.

Tekintettel arra, hogy Budapesten kevés kis kapacitású állami tehergépkocsi volt üzemben, jelentősen megnövekedett a magánfuvarozók száma. Ezen a hiányszámon akkor úgy próbáltak segíteni, hogy a 18. sz.



3. ábra ILYEN VOLT A KIALAKULT FŐVÁROSI TEHERTAXITÍPUS...



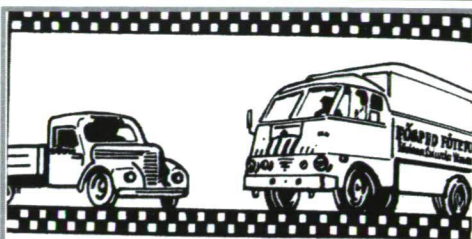
4. ... ÉS ILYEN A KORSZERŰ BÜTORSZÁLLÍTÓ KOCSI

AKÖV mintegy 30 db kis kapacitású tehergépkocsiját nagy taxiórákkal szerelték fel, és ezek taxidíjszabással álltak a szállítók rendelkezésére.⁵ (3-5. ábra)

A KPM Autófelügyelet 1957 elején már teljes apparátusával ellenőrizte a közúteket, a célfuvarozási vállalatok és a közhasználatú fuvarozási vállalatok által végzett áruszállításokat. Megállapították, hogy a közutakon végzett fuvarozásokkal kapcsolatos szabálytalanságok nagymértékben növekedtek. A szabálytalanságokat elkövető vállalatok minden esetben kizárólagos vállalati érdeket, sok esetben az egyéni és magánérdekeket tartották szem előtt, ezáltal megszegték az érvényben lévő rendeleteket, figyelmen kívül hagyták az általános népgazdasági érdekeket⁶. (6. ábra)

1957. május 17-én a KPM-ban Csoltó László, a KST mb. titkára elnökletével munkaértekezletet tartottak a megyei szállítási előadók részére. Az értekezleten megvitatották a fuvarozók és a fuvaroztatók közötti együttműködés megjavítását, kitértek az ötnapos munkahét bevezetésével kapcsolatos zavarokra is. Hangsúlyozták, hogy péntek délutántól hétfő reggelig az áruk fogadása szünetel, a küldemények felgyülemlenek a vasúton, a házhözfuvarozásuk sok esetben csak a keddi napon lehetséges. A hiányosságok megszüntetése érdekében a megyei szállítási előadók helyszíni vizsgálatokkal segítik majd az áruátvételek zavartalan lebonyolítását, és foglalkoznak a komplex brigádokkal is, amelyeket a legtöbb megyében az utóbbi időben elhanyagoltak.⁷

A KPM. VI. Autóközlekedési Főosztály 1957. június 1-től megszüntette a MÁV-AUT autóbuszjáratokon a lejárt menetjegyek leszállás előtti kötelező leadását. Ezt az intézkedést az tette szükségessé, hogy túl sok időt vett igénybe a lejárt menetjegyek elszedése, a hivatalos utazásoknál ezek helyett az igazolás kiadása, másrészt az újabb típusú autóbuszokon (IK 610, 60, 55.) a



FŐVÁROSI SZÁLLÍTÁSI VÁLLALAT

**FŐSPED-
FŐTEFU**



BUDAPEST, V., MARX TÉR 7. TEL.: 126-750

TEHERTAXI-RENDELÉS

334-734

VIII., Bacsó Béla út 31. (Rákóczi tér sarok)



Költöztetés, kereskedelmi áruk, Ipari cikkek, nyersanyagok, tömegáruk, tüzelőanyagok, pénzszekrények, gépek stb.

SZÁLLÍTÁSÁT

rakodási tevékenységgel, valamint

**EXPORTÁRUK CSOMAGOLÁSÁT
ÉS RAKTÁROZÁSÁT**

teljes felelősséggel vállaljuk

Megrendeléseket a város területét behálózó alábbi kirendeltségek útján veszünk fel:

I., Fő u. 4-6.	tel.: 160-650, 161-114
II., Mártírok útja 95.	tel.: 152-662
IV., Leibstüch M. u. 4.	tel.: 493-527, 292-201
VI., Jókai u. 25.	tel.: 121-567
VIII., Népszínház u. 26.	tel.: 139-285, 139-421 (Exportcsomagolási osztály)
VIII., Dobozl u. 27.	tel.: 339-500, 131-407
X., Kápolna u. 3.	tel.: 148-943, 349-387
XIII., Úteg u. 9/a	tel.: 202-484, 206-542
Csepel: Kossuth L. u. 27.	tel.: 145-296

5. ábra A FŐSPED-FŐTEFU SZÉLES KÖRBE
ÁLLT A MEGRENDELŐK RENDELKEZÉSÉRE

gépkocsivezető ezt a munkát nem tudja elvégezni.⁸

A Központi Szállítási Tanács 12/4/1957. sz. határozatával a 36/11/1953. KSZT. sz. alatt jóváhagyott „Tehergépkocsi Fuvarozástervezési Utasítás” módosítását rendelte el, ami júniustól lépett életbe.

A közlekedési tárca 1957 augusztusában tartott először együttes Országos Szállítási Értekezletet. A korábbi években az egyes közlekedési ágazatok külön-külön tartották országos tanácskozásukat, ami már bizonyos mértékben sematikusá vált. Ezen az új formában szervezett értekezleten a vasúti, tehergépkocsi, hajó- és szekérfuvarozás, valamint a belföldi szállítmányozás őszi forgalmi problémáit együttesen tűzték napirendre. A résztvevők a gazdasági tárcák, a szállítási szempontból legjelentősebb fuvaroztatók

képviselői, a megyei szállítási előadók és a közlekedési tárca, valamint a közlekedési vállalatok vezetői voltak.

Az értekezlet Kossa István közlekedés- és postaügyi miniszter megnyitó beszédével kezdődött. A miniszter többek között hangsúlyozta, hogy az ez évi őszi forgalom minden eddiginél kedvezőbb körülmények között indul. A szállítási feladatok nem emelkedtek a korábbi években megszokott ütemben, sőt több szállításigényes beruházás is elmaradt. Az őszi forgalom nem látszik nehéznek, de több kedvezőtlen jelenség miatt mégis meg kellett tartani az országos tanácskozást. Ilyenek voltak például:

- a szállítási kapacitások elégtelen kihasználása sok tekintetben már tűrhetetlen (7. ábra);
- jelentősen csökkentek a szombati és

HETI HIRADÓ

Indokolt-e mindenütt közületi tehergépkocsi üzemeltetése?

Ha egy gép vagy termelőeszköz valahol kihasználatlanul áll és ugyanakkor másutt ebből nincs elegendő a feladatok maradéktalan megoldásához, ezt nem tekinthetjük másnak, mint nagyfokú pazarlásnak. A tehergépkocsik tekintetében, sajnos, ez gyakorta tapasztalható. Különösen a közületi — saját üzemeltetésben levő — tehergépkocsik jelenléténél fordul ez sokszor elő.

Legutóbb pl. a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium, valamint a SZÖVOSZ képviselői közösen vizsgálták meg a Jászárokszállási Földművesszövetkezet UC—374 rendszámú 3 tonnás tehergépkocsijának a kihasználását. A vizsgálat eredménye mondhatni „lesújtó” volt.

Mindenekelőtt kiderült, hogy a rendelkezésre álló nyilvántartásokból a tehergépkocsi üzemeltetési költségei nem állapíthatók meg, ami nyilván arra utal, hogy a földművesszövetkezet nem tartja fontosnak a gépkocsi foglalkoztatottsága gazdaságosságának vizsgálatát. Kiderült az is, hogy a gépkocsival végzett teljesítményeket a menetlevelek alapján visszamenőleg is vizsgálni kell, mivel a vonatkozó havi összesítésekben szereplő adatok nem megfelelőek. Ennek kapcsán megállapították: csak az átlagos TEFU kilométerikus önköltséget véve alapul, egy tonna áru megmozgatása a földművesszövetkezeteknek több mint 100 Ft-ba kerül. A gépkocsi pl. május hónapban 3567 kilométert teljesített és ezzel szemben az árutonnakilométer csak 3422 km volt. A gépkocsi kihasználása tehát még a 30%-ot sem éri el. A vizsgálat során ugyancsak kiderült az is, hogy a menetleveleket helytelenül ve-

zetik, sok az illegális fuvarozás, akár egyéb vállalat, akár pedig különböző magánosok részére. Gyakoriak a körzethatáron túli fuvarozások is. Olyan nap is található, amikor a gépkocsi nem végzett teljesítményt.

Néhány konkrét példa:

Június hó 1-én a gépkocsi 11 fuvaróra alatt 46 kilométerből 22 üres és 24 rakott kilométert teljesített és a menetlevél szerint 6 q székelt szállított. Június 3-án ugyancsak 11 fuvaróra alatt 22 km-ből 14 üres és 8 rakott km-t teljesített. A gépkocsi 1 km-es távolságon 220 q szemet szállított. A következő napon szintén 11 fuvaróra alatt a gépkocsi 52 km-ből 28 üres és 24 rakott km-t teljesített és csupán 8 q árut mozgatott meg. Június 5-én 5 fuvaróra alatt összesen 9 üres km-t teljesített. Június 6-án pedig 18 fuvaróra alatt üres hordókkal ment borért Gyöngyösrre és egy fordulóban oda—vissza összesen 69 rakott km-t teljesített.

Ezek az elképesztő adatok is arra utalnak, hogy a szövetkezet áruszállítását közhasználatú fuvar-eszközzel jobban és olcsóbban tudná elvégezni. Nyilvánvaló, hogy — az említett példák kétséget kizáróan bizonyítják — felesleges pazarlás és teljesen indokolatlan, hogy ez a szövetkezet saját fuvar-eszközzel rendelkezék.

Megítélésünk szerint végre meg kellene állapítani azt a kihasználási határt, amelyen túl megengedhető a tehergépkocsik egyedi közületi üzemeltetése. Jelenleg ugyanis számos helyen — a felvetett esethez hasonlóan — teljesen indokolatlan a gépkocsi közületi üzemeltetése.

vasárnapi rakodások. Meg kell győzni a dolgozókat, hogy a heti pihenőnap máskor is kivethető, nemcsak vasárnap. Ha a meggyőző szó nem elég, kormányintézkedés kell;

– A fuvarozók és a fuvaroztatók összefogása és jó munkája az őszi forgalomban népgazdasági érdek és hazafiúi kötelesség.

* * *

Az értekezlet előadója Földvári László miniszterhelyettes volt, aki ismertette az őszi forgalom legfontosabb feladatait az egyes közlekedési ágakra vetítve. Kitért a hiányosságokra is. A tehergépkocsi-közlekedés terén például arra, hogy törekedni kell a napi legalább 15 órás foglalkoztatásra, a gépkocsik kétirányú kiterhelésére, a pótkocsik felhasználására, a menetrendszerű darabárus járatok jobb kihasználására, a menynységvállalásos fuvarozási forma fejlesztésére, a szállítási tervfegyelem magjavítására. Kilátásba helyezte a miniszterhelyettes, hogy ha nem történik meg a reális, pontos szállítási adatok időre történő bejelentése, és a jelenlegi számtalan hiba nem szűnik meg, megfelelő adminisztratív intézkedésre lesz szükség.

Csoltó László, a Központi Szállítási Tanács titkára bejelentette, hogy a munkaszüneti napi rakodások, valamint a tehergépkocsik szombati és vasárnapi igénybevételének fokozására a Központi Szállítási Tanács elnöke százezer forint célprémiumot tűzött ki, amit azon vállalatok szállítási dolgozó között osztanak szét, akik a jelzett feladatoknak a legjobban megfelelnek. További négy-százezer forintot osztanak szét azon vállalatok dolgozóinak, akik az őszi forgalom hónapjaiban a tehergépkocsiknál a mennyiségvállalásos fuvarozási forma alkalmazását, valamint a pótkocsik igénybevételét a legnagyobb mértékben fokozzák. Az értekezlet Katona Antal miniszterhelyettes zárszavával ért véget, aki az őszi csúcsgalomban sikeres lebonyolításának nagy politikai jelentőségére hívta fel a figyelmet.¹⁰

A KPM Autófelügyelet 1957 őszén is sok szabálytalanságot állapított meg. A kecskeméti Állami Mezőgazdasági Gépállomás fuvarozásait vizsgálva megállapította, hogy három hónap alatt végzett 149 fuvarozásból 60 szabálytalan volt, a gépállomás bejelentési kötelezettségének nem tett eleget, és a mezőgazdasági jellegű fuvarozások 30%-a szabálytalanak minősíthető. A Szegedi

Köztisztasági Vállalat saját gépkocsijaival rendszeresen fuvarozott oxigént Budapestről Szegedre. A Nehézipari Minisztérium igazolása szerint a vállalat a budapesti Oxigéngyár szegedi lerakatát kezelte, és ezért indokolt volt a szállítás. Az ellenőrök véleménye szerint ezek a szállítások azért nem voltak indokoltak, mert a Köztisztasági Vállalat körzethatár-igazolványa erre nem ad módot, de ez a szállítás nem is tartozik a vállalat profiljába¹¹. (8. ábra)

FONTOS!
FIGYELEM!

Csökkentse a legkisebbre a tehergépkocsi- ácsorgást!

Szervezze meg fuvarozását!
Ne várakoztassa a gépjárműveket!
Gyorsítsa meg a rakodási munkákat!
Az induló gépkocsit jelente elő a fogadó helynek!

Csak 10%-os csökkentéssel, havonta több mint 80 000 fuvarórát lehetne meggyerni a hasznos fuvarozás számára

Jobb gépkocsikihasználás = kevesebb fuvarvisszaautasítás

TÖRÖDJÉK EZZEL MINDEN SZÁLLÍTÁSI ELŐADÓ MINDEN MUNKAHELYEN!

7. ábra A GÉPJÁRMŰVEK JOBB KIHASZNÁLÁSÁRA A SZAKLAPOKBAN IS FELHÍVTÁK A FUVAROZTATÓK FIGYELMÉT

AHOL ÉVEK ÓTA NINCSEN REND:

a tehergépkocsik körzethatár-túllépése

Általános tapasztalat mutatja, hogy a gépkocsival rendelkező egyes vállalatoknál gyakran nem az előírt szabályoknak megfelelően használják fel a népgazdaság által rendelkezésükre bocsátott járművet. Sokszor előfordul, hogy a vállalatok vezetői a körzethatártúllépést engedélyező nyilatkozatot olyan esetben is kiadják, amikor ez nem szükséges és a fuvarozás más módon is lebonyolítható volna. Legutóbb pl. a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium VI. Főosztálya felülvizsgálta a Nyomtatványellátó Vállalatokhoz visszaérkező nyilatkozat-tömböket. A vizsgálat során kézbe került 2551 sorszámmal kezdődő nyilatkozat-tömb adatai meglehetősen furcsa képet mutatnak a *körösszakáli földművelésszövetkezet* gépkocsigazdálkodásáról. Az említett szövetkezet UB-588 forgalmi rendszámú tehergépkocsija ugyanis az elmúlt év május 25-étől június közepéig szállítási feladatait kizárólag ilyen nyilatkozatok alapján végezte. Május 25-én pl. háromnapos utat teljesítettek körzethatáron túl Nyírácsádd és Mát-

ra környékére, 28-án és 30-án Debrecenben, június 3-án újabb háromnapos úton voltak a Mátirában és Debrecenben. Az említett időszak egyéb napjaiban szinte kétnaponként ment a gépkocsi Debrecenbe, de közben kétnapos utra Budapestre is volt, hogy fűstölt árut és italboltberendezést szállítson.

Nem vitás, hogy a szállítások jelentős része erősen kifogásolható gazdaságossági szempontból és arra utal, hogy az említett földművelésszövetkezet vezetősége teljesen figyelmen kívül hagyja a gépkocsifuvarozás tekintetében fennálló rendelkezéseket.

Az előbbieken csupán egy példát közöltünk. Végigvizsgálva a Nyomtatványellátó Vállalatnál visszaérkező nyilatkozat-tömböket, még számos jogtalan felhasználást lehetne találni. Éppen ezért ideje volna, ha az illetékes szervek végül is alapos revízió alá vennék a körzethatártúllépésre vonatkozó jelenlegi szabályozást.

8. ábra A KÖRZETHATÁROKAT A GYAKORLATI ÉLET MÁR TÚLHALADTA

A magánosok által végzett szekérfuvarozással is foglalkoztak. (9-10. ábra) Megállapították, hogy a magánfuvarosok tevékenységére nagy szükség van, mert sok helyen a rendelkezésre álló állami fuvarerő nem képes a feladatokat ellátni. Ügyelni kell azonban arra, hogy a magánosok foglalkoztatása ne történjen kihasználatlan állami kapacitás mellett, és ilyen módon ne keletkezzen a népgazdaság szempontjából indokolatlan és káros konkurencia a magános és a közületi szektor között. Felhívták a helyi tanácsok figyelmét arra, hogy az ő feladatuk a követelmények megtartásáról gondoskodni.¹² A megyei szállítási előadók munkájával kapcsolatban hangsúlyozták, hogy igen fontos feladatuk az is, hogy súlyt helyezzenek a vasút és a gépkocsi közötti együttműködés gyakorlati megvalósításával kapcsolatban a helyi feladatok biztosítására. Ennek első lépéseként meghatározott, rövid távolságú viszonylatokban jelentős árumennyiséget vesz át a vasúttól a közút. Másik fontos feladatuk a szállítási dolgozók vizsgáztatására vonatkozó minisztertanácsi határozat végrehajtásának figyelemmel kísérése. Különösen nagy ezzel kapcsolatban a hiányosság a tanácsi

felügyelet alatt működő vállalatoknál, ahol az új szállítási dolgozók egy része nem rendelkezik a szükséges képesítéssel. Lényeges feladatuk még az is, hogy nagy gondot fordítsanak a zöldség-gyümölcs forgalom megfelelő előkészítésére is.¹³ Erre azért volt



9. ábra A MAGÁNFUVAROZÓK SOK TELEPÜLÉSEN KIELÉGÍTETTKÉ A LAKOSSÁG FUVAROZÁSI IGÉNYEIT

szükség, mert a kormány 1957-ben új felvásárlási rendszert vezetett be, ami kizárólag az önkéntességre épült. Az új rendszer a mezőgazdasági termék szállításának szervezését a korábbi évekkel szemben nehezebbé tette, mert a konkrét feladatok csak később váltak ismertté a fuvarozást irányító és lebonyolító szervek előtt. Az 1958. évi feladatokat a Központi Szállítási Tanács májusi ülésén tárgyalta, és határozatot hozott a szállítási feladatok zökkenőmentes megoldása érdekében. A határozat előírta a tervezés módját, a terv benyújtásának időpontját, aminek megtartása a fuvaroztatók részéről alapfeltétele volt a fuvarozó vállalatok által elvégzendő feladatok jó teljesítésének. A határozat előírta, hogy júliustól novemberig a közhasználatú és a célfuvarozó gépkocsi-parkból havonta hány darabot kell biztosítani a betakarítási és felvásárlási elszállítási feladatok elvégzéséhez. A mennyiségvállalásos fuvarozási forma növelése érdekében a határozat kimondta, hogy egyes áru fajtákat (gabonafélék, cukorrépa, dinnye, tengeri) a fuvarozó csak úgy vállalhat szállításra, hogy a gépkocsival ő rendelkezik, és a fuvaroztató által közölt viszonylat ismeretében a fuvaro-

zás megszervezését is ő végzi. Ezeket az áru fajtákat lehetőleg a rakodási tevékenységgel együtt kell fuvarozásra elvállalni. A napi foglalkoztatási idő ebben az időszakban napi 15 óránál is több lehetett, és a gépkocsik jó kihasználása érdekében az üres futás, az állásidő csökkentése s a pótkocsik fokozottabb igénybevétele is cél volt.¹⁴ A Központi Szállítási Tanács kezdeményezésére 1958 nyarán Mezőgazdasági Szállítási Bizottság alakult, aminek munkájában az érdekelt minisztériumok és főhatóságok legjobb szakemberei vettek részt. A bizottság feladata volt, hogy a szállítási igények és a rendelkezésre álló fuvareszközök kapacitása alapján a korszerű közlekedéspolitikai irányelvek figyelembevételével javaslatokat dolgozzanak ki a mezőgazdasági fuvarozási feladatok célszerű, gazdaságos lebonyolításának biztosítása érdekében.¹⁵ A közhasználatú autók közlekedése a cukorgyárak szállításait már az egész ország területén rakodási tevékenységgel együtt vállalta el, és szeptember hónapban mintegy 300-350 fővel több rakodómunkást foglalkoztatott. A fuvaroztatók az ipari szállítási feladatoknál is egyre nagyobb mértékben igényelték a ra-

kodási munkák elvégzését is, ami megteremtette a mennyiségvállalásos fuvarozás feltételeit, és nagyban elősegítette a pótkocsik foglalkoztatásának lehetőségét is.¹⁶

1958. május 1-től a tehergépjármű-közlekedésre vonatkozó körzethatár-korlátozásokat az alábbiak szerint módosították:

1. A célfuvarozási vállalatok gépkocsijai az egész ország területére.



10. ábra AZOK A KISTERMELŐK, AKIK NEM TARTOTTAK LOVAT, ESETENKÉNTI SZÁLLÍTÁSAIKAT TEHENEKKEL OLDOTTÁK MEG

2. A közületek gépkocsijai a telephely szerinti megye területére, ha a fuvarozási távolság 50 km-nél nem nagyobb, átfuvarozási lehetőség a szomszéd megye területére.

3. A mezőgazdasági termelőszövetkezetek tehergépkocsijai: saját, valamint tagjaik háztáji termelvényeik szállítására az egész ország területére, egyéb szállításokra a közületi gépkocsikra megállapított körzethatár érvényes.

4. A földműveszövetkezetek tehergépkocsijai és

5. a kisipari termelőszövetkezetek tehergépkocsijai a közületek tehergépkocsijaira megállapított korlátozásokkal fuvarozhatnak.

6. A mezőgazdasági gépállomások vontatói mezőgazdasági jellegű fuvarozásoknál a gépállomás működési területére és a szomszédos gépállomások egész területére fuvarozhatnak. Nem mezőgazdasági jellegű fuvarozásoknál területi korlátozás: a fel- és lerakóhely közötti távolság a közúton 24 km-en belül legyen. Tehergépkocsival végzett mezőgazdasági és egyéb fuvarozásokra egyaránt a közületek tehergépkocsijaira megállapított körzethatár érvényes.

7. Minden más szerv üzemeltetésében levő vontató a telephelytől közúton mért 30 km-es körzeten belül fuvarozhat.

8. A közútra levizsgáztatott dömperek az üzemeltető vállalat működési területén belül a mindenkor rakodási helytől közúton mért 10 km távolságig fuvarozhatnak.

Ezzel a rendelettel egyidejűleg (1958. május 1-től) a TEFU vállalatok gépjárműveire megállapított körzethatár-korlátozást a módosító rendeletekkel együtt hatályon kívül helyezték, azaz *a TEFU gépkocsik az ország területén korlátozás nélkül fuvarozhatnak.*¹⁷

Egységes minisztériumi ellenőrzés alá vonták az autóközlekedést és a szekérfuvarozást, ami elősegítette a két közúti közlekedési ág közötti helyes koordinációt is. Ezt

Tudja-e mi a központosított szállítás ?



A legszervezettebb
közúti árutovábbítás

A fuvaroztató ké-
nyelme

Takarékosság a fu-
vareszközzel, munka-
erővel, idővel és
pénzzel

11. ábra A KÖZPONTOSÍTOTT ÁRUSZÁLLÍTÁS
ELŐNYEIT A FUVAROZTATÓK
NEHEZEN ÉRTETTÉK MEG

igazolta például, hogy a vidéki városokban a helyi áruterítő vagy begyűjtő forgalom egy részét lófogatra terelték át, és a gépkocsikat 2-4 km-es távolságon végzett fuvarozások helyett nagyobb távolságon foglalkoztatták.¹⁸ A SZÖVOSZ Szállítási Bizottsága pedig a gyorsan romló zöldség-gyümölcs-árak szállításának vasútról közútra történő áttételére tett javaslatot.¹⁹

A szekérfuvarozással kapcsolatban sok szabálytalanságot állapítottak meg az ellenőrök. Az érvényben lévő szabályok szerint azokban a helységben, ahol BELSPED-vállalat vagy kirendeltség működött, állami szerv csak a BELSPED-del végeztethetett fuvarozást. A 22/1958/III. 7. sz. kormányrendelet szerint közületi vállalat csak akkor végeztethet magánfuvarossal fuvarozást, ha a BELSPED nyilatkozott arról, hogy a szóban levő fuvarozást nem vállalja, vagy pedig a vállalat erre a KPM-től külön engedélyt kapott. A fuvarozási teljesítményért

járó díjakat azonban a magánfuvaros igénybevétele esetén is csak a BELSPED-en keresztül lehet elszámolni. Azokban a helységeken, ahol BELSPED vállalat vagy kirendeltség nem működik, ott az állami vállalatok és szervek közvetlenül vehetik igénybe a magánfuvarosokat. Ilyen esetben a megyei és megyei jogú városi tanácsai hivatal apparátusában működő tarifaellenőrök feladata a magánfuvarosok ellenőrzése, illetőleg a felszámított fuvardíjak díjszabás szerinti helyességének ellenőrzése. Hasonló feladata van a tanácsnak a magánfuvarosok által magánosok részére végzett fuvarozásoknál is. A magánfuvarosok foglalkoztatásának ellenőrzése a tanácsok feladata volt. Arra kellett törekedni, hogy a BELSPED-vállalatok fuvarozásainak szervezésével, a fuvarszközök megfelelő átcsoportosításával lehetővé tegyék a közületi fuvarozások kielégítését.²⁰

A KPM 1958. november 3-án országos értekezletet tartott a megyei tanácsok, a Budapesti Fővárosi Tanács, valamint a megyei jogú városi tanácsok építési és közlekedési osztályának vezetői részére. Az értekezleten a szállítási feladatokkal kapcsolatban Csoltó László, a Központi Szállítási Tanács titkára szólalt fel, és többek között rámutatott arra, hogy a megyei tanácsok fontos feladata a magánfuvarozók lehető visszaszorítása a szállítási feladatok megoldásából. Az elmúlt év óta egészségtelenül elszaporodtak a magánosok által végzett fuvarozások, amit a tanácsok is elősegítettek azzal, hogy az illetékes közlekedési szervek megkérdőjelezése nélkül „nyakra-főre” adtak fuvarozási engedélyt bárkinek, aki kérést terjesztett elő. Helyes volna, ha a közeljövőben a megyei tanácsok végrehajtó bizottsági ülésen foglalkoznának a magánfuvarozással kapcsolatos problémákkal. A megyei tanácsoknak minden erővel támogatni kell az új közlekedéspolitikai célkitűzéseket is, amelyek arra irányulnak, hogy a szállítási feladatokat észszerűbben, gazdaságosabban osszák el az

egy-egy közlekedési ágak között. A megyei tanácsoktól azt kérte a közlekedési kormányzat, hogy az eddigieknél sokkal alaposabb módon vizsgálják meg, hogy milyen további árumennyiséget lehet a vasútról a közútra áttérteni. Ezt követően Csoltó László azzal is foglalkozott, hogy a megyei tanácsok gyakran mellékesen kezelik a szállítási problémákat, és nem törődnek ezzel a munkaterülettel. Emellett a szállítási előadókát egészségtelenül túlterhelik egyéb munkával is.²¹

1959-ben a termelőszövetkezeti mozgalom fejlődése és megerősödése szükségessé tette az új termelőszövetkezetek szállítási feladatainak maradéktalan, zökkenőmentes és gazdaságos megoldását is. Ennek érdekében az új termelőszövetkezetek a mezőgazdasági gépek mellett vontatókat is kaptak azért, hogy belső anyagmozgatásaikat gépi erővel végezhesék el. A szövetkezetek megalakulása előtt az egyéni gazdálkodók saját lófogattal végezték szállításaikat, aminek a megoldása most elsősorban a mezőgazdasági gépállomások, másodsorban a közforgalmú autóközlekedés feladata lett. A közforgalmú autóközlekedési vállalatok felkészültek az új termelőszövetkezetek szállítási feladatainak gyors és gazdaságos megoldására, a tehergépjárművek egy részét a göcsponti helyekről kisebb körzeti helyekre telepítették az ott jelentkező fuvarfeladatok elvégzésére. Az új termelőszövetkezetek iparcikkkel történő gyorsabb ellátása érdekében a darabárus járatok útvonalát úgy alakították ki, hogy a termelőszövetkezeteket ellátó boltegységeket az útvonalba bekapcsolják. A szakképzettség megteremtése érdekében a termelőszövetkezetek rendelkezésére bocsátották az egyes közlekedési ágakkal kapcsolatos alapismereteket tartalmazó brossúrát, valamint a szállítási feladatok ellátásával megbízott termelőszövetkezeti dolgozók részére oktatást, tanfolyamot tartottak.²²

A szállítási ismeretterjesztő füzetet térí-

tés nélkül bocsátották a termelőszövetkezetek részére. Az 1959. április 16-án tartott munkaértekezleten a megyei szállítási előadók több problémát is megtárgyaltak. Ilyen volt például az, hogy a termelőszövetkezeti mozgalom fejlődésével számos fuvarozással is foglalkozó egyéni termelő lett termelőszövetkezeti tag, így a magánfuvarozó kapacitás jelentősen csökkent. Ilyen körülmények között az is megfontolandó, hogy ahol erre szükség van, a termelőszövetkezeteknek szabad kapacitásuk terhére engedélyezni kellene a fuvarozás végzését. Ezzel kapcsolatban a munkaértekezlet álláspontja az volt, hogy a termelőszövetkezetek elsődleges feladata a mezőgazdasági termelés és az azzal kapcsolatos szállítások elvégzése. Fuvarozási tevékenység részükre csak akkor engedélyezhető, ha az nem gátolja a mezőgazdasági termelés zavartalanását, folytonosságát. A megyei szállítási előadók feladatává tették annak elbírálását, hogy megvizsgálják a fennálló helyzetet. Több megyei szállítási előadó is hangsúlyozta, hogy egészségtelen a gépállomások azon törekvése, hogy elsődleges feladatukon – az állami gazdaságok, termelőszövetkezetek mezőgazdasági jellegű szállítási igényeinek kielégítése – túl egyéb, nem mezőgazdasági jellegű fuvarozásokat vállalnak, ugyanakkor ezen a területen levő mezőgazdasági szervek közhasznú fuvarszközöket vesznek igénybe. Ezen a téren a Földművelésügyi Minisztérium feladata rendet teremteni. Ekkor már nagy számú fuvarszköz volt a mezőgazdasági szervek birtokában, de sem az állami gazdaságok, a termelőszövetkezetek, a gépállomások, sem az államigazgatás vonalán nem volt szállítási apparátus a szállítások tervezésére, szervezésére, a szállítási feladatok összefogására, irányítására lebonyolítására és a szállítások gazdaságosságának vizsgálatára. A munkaértekezlet első lépésként javasolta a megyei tanácsok mezőgazdasági osztályában szállítási előadói munkakör létesítését.²³

1959-ben tovább szaporodtak a törvényellenes, szabálytalan közúti fuvarozások, ami azt bizonyította, hogy a vállalatok, mezőgazdasági szervek vezetői vagy nem ismerik, vagy nem törődnek a tehergépkocsik használatára vonatkozó előírásokkal. A megállapított szabálytalanságok több mint 60%-át a mezőgazdasági szektor állományában levő tehergépjárművel követték el. A felügyeleti szervek és a minisztériumok szigorú intézkedésére lenne szükség ahhoz, hogy a törvénytelenések megszűnjenek.²⁴

A KPM. VI. Autóközlekedési Főosztály rendeletére 1959-ben az autóközlekedési vállalatok és a BELSPED vállalatok fuvarvállaló helyeit az egész ország területén össze kellett vonni. Ekkor az országban 80 AKÖV körzeti menetirányító szolgálati hely és 130 BELSPED kirendeltség működött.²⁵ 1959. június 14-én tartották Budapesten az UVA-TERV székházában a IV. Országos Szállítási Értekezletet, ami Csoltó Lászlónak, a KSZT titkárának megnyitó beszédével kezdődött. Az elnöki megnyitó után Kossa István közlekedés- és postaügyi miniszter emelkedett szólásra, aki többek között hangsúlyozta, hogy megbízható becslések szerint a nyári és az őszi hónapokban 30%-al több lesz az elszállítandó áru mennyisége, mint az elmúlt évben. Ennek ismeretében már most megállapítható – mondta a miniszter –, hogy akármilyen erőfeszítést teszünk, ha nem kapunk megfelelő műszaki segítséget, nem tudunk megbirkózni a feladatokkal. Az autóközlekedés területén sokáig már nem tartható, hogy az üzemek óradíjas elszámolással béreljék a tehergépkocsikat, meg kell valósítani a legszélesebb körben a mennyiségvállalásos fuvarozást. Afelett sem lehet napirendre térni, hogy a közületi gépkocsik kihasználása csak töredéke az AKÖV kocsik kihasználásának. A miniszter beszéde után 19 felszólalás hangzott el.²⁶

A Központi Szállítási Tanács titkársága 1959. július 30-án munkaértekezletet tar-

tott a megyei szállítási tanácsok szállítási előadói részére. A megyei szállítási előadók rámutattak arra, hogy kormányzatunk igen jelentős mennyiségű új tehergépkocsit bocsátott a termelősövetkezetek rendelkezésére, de egyes helyeken nem megfelelően használják a gépkocsikat, sok esetben illetéktelen fuvarozást végeznek velük. Mind nagyobb nehézséget okoz az is, hogy a mezőgazdaságban nincs megfelelő szállítási szervezet. Jobb szervezéssel nem lenne szükség a mezőgazdaságot fuvarszközökkel megsegíteni, a szállításaikat saját fuvarszközökkel is megoldhatnák. Többen hangsúlyozták az éjjeli, a vásár- és ünnepnapokon történő rakodások megszervezését is.²⁷

1959 nyarán rendkívüli mértékben elszaporodott a tehergépkocsival történő személyszállítás. A csoportos személyszállítás engedélyét a területileg illetékes autóközlekedési igazgatóság adta ki, de sokan engedély nélkül – vagy nem az engedélyezett személyszállítást – végezték a tehergépjárművel. Mások nem az engedélyezett járművel, útvonalon, napon vagy az engedélyezett céllal végeztek csoportos személyszállítást. Az is gyakran előfordult, hogy a társadalmi szervek nem a megye területén és nem az engedélyt kiadó társadalmi szerv sajátos céljaira szolgáló utazásra használták fel engedélyüket.²⁸

1959. szeptember 16–17–18-án rendezték meg Budapesten a II. Országos Közlekedési Kongresszust, ami három ülésből állt. A megnyitó ülés általános, valamennyi közlekedési ágazatot érintő kérdéssel foglalkozott, a szakosított üléseken külön-külön tárgyalták meg a vasút, a közút, a hajózás és a légiközlekedés fejlesztési problémáit, majd a záróülés ismét közös tanácskozás volt. A közúti közlekedés ülésén Földvári László miniszterhelyettes elnökölt, az ülés előadói pedig Ivócs Béla, a KPM VI. Autóközlekedési Főosztály vezetője, és Molnár János, a KPM. II. Útfőosztály vezetője

volt. Ivócs Béla többek között vázolta, hogy hazai viszonyaink között 1965-ig az összes áruszállítás 55-58%-át gépkocsival kell elvégezni, ami a gépjárműállomány jelentős növelését teszi szükségessé. Hasonló fejlődés előtt áll az autóbúszközlekedés is, és jelentősen növekszik a magán személyautók száma is. Mindezek együttesen a gépkocsigyártó ipar és az alkatrészigyártó ipar fejlesztését, a szervízálózat kiépítését is megkövetelik. Végül hangsúlyozta, hogy a káderfejlesztés halaszthatatlan megoldást kíván, mert megfelelő személyi állomány nélkül nem hajthatók végre az autóközlekedésre váró feladatok.²⁹

Az autóközlekedés területén az 1956. évi árvíz óta nem hajtottak végre akkora központi szervezést, mint 1959 őszén. Külön megyei összekötők járták a megye területét, az autóközlekedési igazgatóságok létszámából függetlenített dolgozók kizárólag a mezőgazdasági szállítások szervezésével és ellenőrzésével foglalkoztak, és a KPM. VI. Autóközlekedési Főosztályáról is külön kijelölt dolgozók segítettek az egyes igazgatóságok területén mutatózó mezőgazdasági szállítási feladatok megoldását. Az ország egész területéről naponta jelentések érkeztek a feladatokhoz szükséges fuvarszköz igényekről, azok kielégítési módjáról, a fuvarszközök kihasználásáról, valamint az esetleges rendelleneségekről. Szükség esetén azonnal közvetlen központi intézkedés kiadására került sor. A feladatok végrehajtása során azt is megállapították, hogy a mezőgazdasági szállítások megoldásához nem elég csak a közhasználatú autóközlekedés rendkívüli intézkedése, törekvése, ehhez hozzá kell járulni az összes tehergépkocsival rendelkező szerveknek. Nagyobb terhet kell vállalni a célfuvarozási vállalatoknak, a fuvaroztatóknak pedig törekedni kell a tehergépjárművek maximális kihasználására. Nem fordulhat elő, hogy a betakarításhoz biztosított tehergépjárművekkel egyéb, nem a legfon-

tosabb feladatokat végezzék. A megyei tanácsok szerveinek is nagyobb segítséget kell nyújtani a feladatok megoldásához, de nem csak azzal, hogy összegyűjtik a fuvarszköz igényeket, és azok indokoltságának megállapítása nélkül követelésekkel lépnek fel, hanem az igényeket értékeljék, és kutassák fel a megye területén fellelhető szabad fuvarszközöket, s irányítsák azokat a mezőgazdasági feladatok megoldására. A KPM nagy területi átcsoportosításokat hajtott végre, mert a feladatok nem egyformán jelentkeztek az ország területén.³⁰

A népgazdaság mindent elkövetett a mezőgazdasági szállítások maradéktalan megoldása érdekében³¹, ennek ellenére éppen a mezőgazdaság területén fordult elő, hogy a fuvarszközöket nem a fontos feladatoknak megfelelően foglalkoztatták.³²

1959 őszén a mezőgazdasági termékek betakarításánál új feladatként jelentkezett a silókukorica betakarítása. Ez az eddig ismeretlen szállítási feladat nagy nehézségek elé állította a KPM mellett működő Operatív Szállítási Bizottságot, az egész közhasználatú autóközlekedést, de az érdekelt gazdasági tárcákat is. A feladat teljesítése augusztus végén kezdődött, és elsősorban a gépállomások fuvarszközeivel kellett volna megoldani, de az kevésnek bizonyult. Ezért kényszerült a közhasznú autóközlekedés arra, hogy az egyéb közhasznú gazdasági tárcáktól elvont gépkocsikkal segítséget nyújtson a gépállomások és a termelőszövetkezetek részére. A betakarítás megkezdése óta mintegy 500–700 db közhasználatú gépkocsi és a gépállomásoktól váltakozva 1100–1700 vontató végezte ezt a munkát. A feladatok naponta egyes területeken más-más mértékben jelentkeztek, ezért a felméréseket egy központilag irányított országos összekötőhálózat végezte, és állandóan kapcsolatot tartott az illetékes megyei szervekkel, a gépállomásokkal és a termelőszövetkezetekkel. Október közepére már csökkent a közhaszná-

latú autóközlekedéstől igénybe vett gépkocsik darabszáma, ami országosan nem haladta meg a napi 150 darabot, ezért az illetékes szervek a gépállomások részére kötelezően előírták a feladatok saját fuvarszközökkel történő megoldását, a termelőszövetkezeteknek pedig azt, hogy a szükséges fuvarszközöket közvetlenül a gépállomásoktól rendeljék meg.³³

Az őszi forgalom sikeres lebonyolításával kapcsolatban még meg kell említeni, hogy a Központi Szállítási Tanács versenyt hirdetett a gazdasági tárcák között a tehergépkocsik vasárnapi foglalkoztatására. Október utolsó vasárnapján az autóközlekedési vállalatok 1500 gépkocsival végeztek fuvarozást a tárcák részére, ami az elvárható szint alatt maradt.³⁴

Az őszi forgalom ideje alatt a közhasználatú tehergépkocsi-fuvarozó vállalatok munkájában a legnagyobb nehézséget a havi fuvarozási tervek pontatlansága jelentette. A mezőgazdasági fuvarozásoknál a pontos tervszerűséget nehéz megkövetelni, mert az időjárás alakulása önmagában is befolyásolja a fuvarozási feladatokat. A többi fuvaroztató a havi tervek elkészítésénél nem mérte fel kellően a fuvarfeladatokat, azok viszonylatát, így a terv és a tényszámok között nagy eltérések mutatkoztak.³⁵

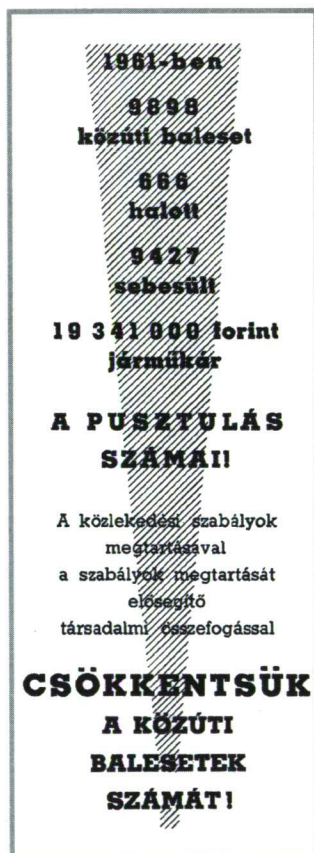
A Központi Szállítási Tanács megállapította, hogy az őszi forgalom ideje alatt egyes helyeken túlméretezett fuvarigényeket jelentettek be, és előfordult, hogy a mezőgazdaságban állományban levő fuvarszközöket egyéb célokra használták fel. Az is megtörtént, hogy nem az előírt időben igényelték a fuvarszközöket a közhasználatú teherautóközlekedési vállalatától, ami aztán zavart okozott a mezőgazdasági munkák elvégzésében. A Központi Szállítási Tanács ezért úgy határozott, hogy a helyi szerveknek a helyszínen kell felülvizsgálniuk a mezőgazdasági szervek fuvarigényeinek indokoltságát. E feladat irányítását a megyei szállítási előadónak a

területileg illetékes Autóközlekedési Igazgatóság mezőgazdasági összekötőjével egyetértésben kellett ellátni. Ennek keretében a Megyei Tanács Mezőgazdasági Osztálynak, az illetékes Autóközlekedési Vállalat összekötőjének, valamint a megyei gépállomás igazgatóságának bevonásával bizottsági munkában tételesen felülvizsgálták a bejelentett mezőgazdasági fuvarigényeket, a mezőgazdaságban foglalkoztatott közhasználatú fuvareszközök kihasználtságát, és megvizsgálták azt is, hogy a gépállomási fuvareszközök a Földművelődési Minisztérium idevonatkozó rendeletének megfelelően elsősorban mezőgazdasági jellegű szállításokat végeznek-e.³⁶ 1959. október 1-től a Harkányfürdő–Drávaszabolcs közötti vasútvonal személy-, útipoggyász- és expresszáruforgalmát, a Kőrmend–Pirkamindszent és Szőreg–Vedresháza közötti vasútvonalak összforgalmát a területileg illetékes vállaltok vették át.³⁷ 1959 végére a gépkocsival végzett szállítások központosítása tekintetében

már jelentős előrehaladás történt. A Központi Szállítási Tanács december 15-i ülésén elhatározta, hogy 1960. január 1-től a budapesti TÜKER-telepről történő tüzelőanyagszállítást, a kokszt szállítását az Óbudai Gázgyárból és a Csepel Vas-és Fémművek szállításait központosított rendszerben kell végezni³⁸. (11. ábra)

A Budapesti Rendőrkapitányság 1960. január 1-től Budapest újabb területén tiltotta meg a lófogatú járművek közlekedését. A KPM VI. Autóközlekedési Főosztálya az érdekelt gazdasági minisztériumokkal közösen megtette szükséges intézkedését, hogy a fuvarfeladatok géperejű járművekkel elvégezhetők legyenek. A felszabaduló lovakat vidékre csoportosították át, főként olyan területekre, ahol a lakosság fuvarigényeit a legjobban szolgálják és csökkentik a magánfuvarozás szükségességét. A fővárosban a lófogatok pótlására mintegy 200 darab tehergépkocsira volt szükség.³⁹

A Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium 1960. január 8-án országos értekezletet tartott a közlekedés különböző szakterületein dolgozó vezetők számára. Az értekezlet tárgya az 1959. évi munka értékelése és az 1960. évi feladatok voltak. A megnyitó beszédet



Kőbányák, figyelem!

Folyamatos termeléssel adjanak lehetőséget
minél nagyobb

közúti előszállítások

végzésére

Így biztosíthatják saját tervük,
a felhasználók és a közlekedés
éves tervének teljesítését

12. ábra A TAVASZI HÓNAPOK SZABAD FUVARKAPACITÁSÁT A KÖZÚTI KÖZLEKEDÉS IS ELŐSZÁLLÍTÁSSAL PRÓBÁLTA KIHASZNÁLNI.

13. ábra A KÖZÚTI BALESETEK 1961-BEN TOVÁBB EMELKEDTEK

dr. Csanádi György, a közlekedés- és postaügyi miniszter első helyettese mondta. Vázolta az értekezlet célját, aminek megtartása a korábbi gyakorlattól eltérően azért vált sokkal korábban aktuálissá, mert a tervgazdálkodás fejlődésével szállítási feladatok is egyenletesebbé váltak, ami az őszi csúcsokat viszonylag letompította és ma már egész éven át fokozottabb, de kiegyensúlyozottabb szállítási feladatokra kell felkészülni. (12. ábra)

Kossa István közlekedés- és postaügyi miniszter az 1960. évi feladatokkal foglalkozott, majd rátért a vezetés legfontosabb kérdéseire. Mint mondta, a közlekedés területén is eltérések tapasztalhatók a kiadott rendeletek szelleme és azok végrehajtása között. Nincs külön közlekedéspolitika a vasútra, közútra, stb, hanem csak egységes közlekedéspolitika van. Sok meg nem értés tapasztalható a közlekedési ágak koordináci-

Közúti fuvarozásainál
— különösen a szóródó áruknál —
rakodásgépesítéssel nagy költségmegtakarítást érhet el.

Ha a rakodógép vagy berendezés a fuvaroztató tulajdona, és a lerakodás gépi erővel (pl. billentés) történik, a fuvardíjszámításnál a súlydíjas díjtételt mázsánként 0,30 Ft-tal csökkentik (Tehergépkocsi Díjszabás 58. § 3. pont).

14. ábra AZ 1960-AS ÉVEKBEN DÍJSZABÁSILAG IS ÖSZTÖNÖZTÉK A RAKODÁSGÉPESÍTÉST

VEGYE IGÉNYBE



a Tehergépjármű Díjszabás
határidős kedvezményét

Helyközi viszonylatban továbbítandó áruit pótfuvarként adja fel fuvarozásra

**EZÉRT 25% DÍJKEDVEZMÉNYT
BIZTOSÍT A FUVARÓZÓ**

15. ábra A PÓTFUVAROKAT KEDVEZMÉNYES FUVARDÍJJAL SEM LEHETETT AZ ELVÁRHATÓ MÉRTÉKBEN NÖVELNI

ójával kapcsolatban is. A vasútnak nem kell félni az autóközlekedés előretörésétől, a vasút fejlesztésére is jelentős anyagi eszközöket fordít a kormány.⁴⁰

1960. február 1-ig az ország egész területén megtörtént a volt BELSPED és az AKÖV szolgálati helyek összevonása. A fuvaroztatók ezután egy helyen jelenthették be fuvarigényüket a lófogatú fuvarszközökre és a gépkocsikra.⁴¹ 1960. február 29-én tartotta alakuló ülését a Magyar Autó-közlekedési és Autófenntartó-ipari Dolgozók Biztosítási és Önszegélyező Csoport-ja.⁴²

1960. május 27-én a közlekedés- és postaügyi miniszter utasítására ankétot tartottak Budapesten a fővárosi és a vidéki sajtó képviselői részére. Azért volt fontos a közvélemény ilyen módon történő mozgósítása, mert 1959-ben 637 ember halt meg Magyarországon közúti baleset következtében, és a balesetek száma egyre növekedett.

Ez miatt szükséges a tanító, nevelő munka, valamint az, hogy a járművezetőket, a gyalogosokat, a pedagógusokat, a szülőket, a gyerekeket és az idős embereket ráébresszék a veszélyre.⁴³ (13. ábra)

A KPM VI. Autóközlekedési Főosztály 1960. augusztus 15-én országos rakodógép bemutatót tartott a pestlőrinci Kavicsbányában. Az időszerű bemutatót 300 meghívott és érdeklődő dolgozó előtt Ivócs Béla, az Autóközlekedési Főosztály vezetője nyitotta meg.⁴⁴ (14. ábra)

1960-ban tovább nőtt a tervszerűtlenség a tehergépkocsi fuvarozás terén. A fuvarozatok egy része csak akkor tartotta szükségesnek a tervkészítést, ha egyébként fuvarfeladata nem nyert volna kielégítést, de még így is komoly eltérések voltak a terv és a tényszámok között.⁴⁵

A Központi Szállítási Tanács határozata alapján azok a közületek, amelyek üzemeltetésében 3 vagy ennél több, illetve 10 tonna vagy annál nagyobb raksúlykapacitású tehergépjármű volt, minden egyes gépjárművet kéthetenként egy-egy napra köteles volt 1960. augusztus 1-től november 30-ig a területileg illetékes közúti áru- és menetirányítónak közhasználatú feladatra bejelenteni.⁴⁶ 1960. október 1-től Békéscsaba és Békés között közlekedő keskenynyomközű vasút összforgalmát a Békéscsabai 41. sz. Autóközlekedési Vállalat vette át.⁴⁷

1961. január 1-én az ország területén 108 közúti áru- és menetirányító szolgálati hely volt, és azok 633 db szabad kapacitású tehergépkocsival rendelkeztek. Hódmezővásárhelyen és Pécsen bevezették a TÜZÉP-telepről a központosított tüzelőszállítást, amit a helyi közhasználatú autóközlekedési vállalat szervezett és végzett.⁴⁸

A közúti közlekedés területén az ellenőrk minden szervezési intézkedés és erőfeszítés ellenére naponta találkoztak a legkülönbözőbb szabálytalanságokkal, nehézségekkel. A városokból és a falvakból naponta

ezzel indultak útra rakottan vagy üresen a tehergépjárművek, amelyek helyközi forgalomban történő kihasználásáról – ha a bejelentkezési kötelezettségnek eleget tettek – a közúti áru- és menetirányító szolgálat gondoskodott. (15. ábra)

Sok esetben ez azért nem volt lehetséges, mert voltak olyan vállalatok, amelyek rendszeresen hajnali indulást jelentettek be a menetirányítónak, mert tudták, hogy hajnalban általában nem lehet rakodni, és így mentesültek a leterheléstől. Sokan csak azért jelentették be a tehergépkocsi üres útját, hogy megkapják az üres közlekedésre vonatkozó engedélyt. Többször előfordult, hogy a bejelentést visszavonták, ha a menetirányító az üres útra árut kívánt biztosítani.⁴⁹

A közúti ellenőrzések során az is megállapítható volt, hogy egyes helyeken még mindig nem törődnek az érvényes rendelkezésekkel, és ennek következtében szabálytalanul használják fel a tehergépkocsikat.⁵⁰

1961. június 13-án a Központi Szállítási Tanács titkársága munkaértekezletre hívta össze a megyei szállítási előadókat a mezőgazdasággal kapcsolatos időszerű szállítási feladatok megbeszélésére. Ez volt az első munkaértekezlet, amire a Földművelésügyi Minisztériummal egyetértésben meghívták a megyei tanácsok mezőgazdasági osztályát is.⁵¹

A KPM VI. Autóközlekedési Főosztály 1961. november 22-én értekezletre hívta össze a megyei tanácsok szállítási dolgozóit. Megvitatták az autóközlekedés közelmúltban végrehajtott átszervezését, célját, jelentőségét. Ezután a Főosztály feladata lett az egész magyar közúti közlekedés irányítása és az ezzel kapcsolatos főfelügyeleti jog gyakorlása. A feladatok elvégzésében a Főosztály nagymértékben kívánt támaszkodni a megyei tanácsok végrehajtó bizottságára és a megyei szállítási előadókra.

A beszámolót követő hozzászólók sürgették a különböző közlekedési ágak közötti

eddiginél szorosabb együttműködés megvalósítását és a komplexbrigád értekezletek gyakoribb megtartását.⁵²

1962 májusában szerelték fel a kecskemeti AKÖV működési területén az első különleges rendeltetésű rádiótelefonokat. Az itt szerzett tapasztalatok alapján országosan 120 ilyen állomással tervezték korszerűbbé tenni a közúti áru- és menetirányító szolgálat munkáját. A terv szerint az országos telefonlanc végleges összehangolását Budapesten a Sashegyen felállításra kerülő nagy hatótávolságú antenna teszi majd lehetővé. Ekkor 179 menetirányító szolgálati hely volt az országban. További szervezési feladat volt az áruterítő és begyűjtő fuvaroknál a matematikai módszerek szélesebb körű alkalmazása is.⁵³

A távközlés és a koordináció jelentős javítását az ebbe szükségessé, hogy évről-évre nőtt azoknak a célfuvarozási és közületi tehergépjárműveknek a száma, amelyeket a közúti menetirányítónak üres közlekedésre bejelentettek és a menetirányító azokat a megfelelő, azonnali fuvarfeladat hiányában nem tudta kihasználni. A bejelentett és ki nem használt gépkocsik darabszáma például 1958-ban 11 581, 1959-ben 18 257, 1960-ban 23 934 volt.⁵⁴

Nem javult, sőt romlott a helyzet a jogtalan autófuvarozások területén, amit a KPM Autófelügyeletén kívül a megyei tanácsok építési és közlekedési osztályai is sorozatosan megállapítottak. A jogtalan árufuvarozások 70%-át mezőgazdasági tulajdonban levő tehergépjárművekkel végezték.⁵⁵

A nehézségek és problémák ellenére a közúti közlekedés rohamosan fejlődött. A gépjárműpark növekedése azonban maga után vonta a gépjárművek biztonságos elhelyezésének problémáit, egyre több gépjármű parkírozott az utcán. Gyakran előfordult, hogy a gépjármű használatára nem jogosult személy a járművet a parkírozó helyről elindította, és saját céljára használta. Ez a cselek-

mény csak akkor volt büntethető, ha a lopási szándék vélelmezhető volt, vagy a tettes balesetet okozott. Nem volt azonban büntethető a tettes, ha a gépkocsit nem akarta ellopni, csupán rövid ideig használni akarta, majd visszavitte a parkírozó helyre vagy annak közelébe, esetleg a tulajdonost értesítette a gépkocsi helyéről. Ilyen esetben a lopás büntette nem volt megállapítható, mert hiányzott a jogtalan eltulajdonítási szándék. Az 1961. december 22-én a Magyar Közlönyben megjelent 1961. évi V. törvény – az új büntető törvénykönyv – az ilyen cselekményeket a társadalomra veszélyesnek minősítette, és büntetné nyilvánította. Az új büntető törvénykönyv a közforgalmú közlekedési vállalatok végrehajtó szolgálatát ellátó dolgozóit támadás esetén ugyanolyan védelemben részesítette, mint a hivatalos személyeket.⁵⁶

Mint minden évben, 1962-ben is nagy figyelmet fordítottak a mezőgazdasági szállításokra. A betakarítást és a felvásárlást végző fuvaroztatók július hónapra 200 db gépes és 40 db pótkocsi igényt jelentettek.⁵⁷

A beérkezett tervadatok szerint a szállítási feladatok július második felében voltak a legnagyobbak. Csongrád megyében szállítások nagy részét Szatymaz község felvásárló körzetében kellett lebonyolítani. Az Operatív Bizottság területi ellenőrzése során megállapította, az igényelt fuvareszközöket a felvásárló szervek minden esetben megkapták. A Bizottság a szatymazi körzetben nehezmenyezte, hogy a fuvaroztató több fuvarozóval áll szerződéses viszonyban. A vizsgálat idején ebben a körzetben öt fuvarozó vállalat 34 db tehergépkocsija dolgozott, és gyakori volt a 3-6 órás várakozási idő is.⁵⁸

A mezőgazdasági közúti szállításokkal minden évben a KPM-en belül működő Operatív Bizottság foglalkozott. A Bizottság a szállítási feladatokhoz szükséges fuvareszközöket biztosította, de azt is ösztönöz-

te, hogy a mezőgazdasági üzemek saját szállításaikat saját fuvareszközökkel oldják meg, és csak a legszükségesebb mértékig igényeljenek közhasználatú járműveket. A szövetkezetek jelentős számú tehergépjárművel és állati erővel vont fuvareszközökkel rendelkeztek. A mezőgazdasági munkák csökkenése és szünetelése idején ezek a járművek csak részben vagy alig voltak kihasználva, ezért alkalmasak voltak arra, hogy a helyi és a helyközi fuvarokat lebonyolítsák. A termelőszövetkezetek gazdasági melléktevékenységéről és termelvényeinek értékesítéséről szóló 11/1961. (IV. 30.) F. M. rendelet a szövetkezetek által tehergépjárművekkel végzett bérfuvarozási tevékenységeket is szabályozta. Az illetékes főhatóságok (KPM, FM, PM) a szövetkezetek fuvarozási kapacitásának kihasználását célzó és rendező jogszabály megalkotásánál abból az elvből indultak ki, hogy a szövetkezet fuvarozási tevékenysége

- ne veszélyeztesse az állami fuvarozási kapacitás optimális kihasználását,

- ne akadályozza a mezőgazdasági munkák maradéktalan és kellő időben történő elvégzését,

- javítsa a szövetkezetek gazdasági helyzetét.

A rendelet kimondta, hogy a szövetkezet tehergépjárművével a KPM Országos Menetirányító Szolgálat helyi szervénél való bejelentés után, AKÖV menetlevéllel végezhet fuvarozást. A korlátozás nem vonatkozott azokra a fuvarozásokra, amelyeket a szövetkezetek egymás vagy tagjaik részére végeztek. (A körzethatár korlátozást a 212. 599/1958. KPM. Sz. rendelet tartalmazta.)⁵⁹

A közhasználatú autóközlekedési vállalatok 1949-ben történt megalakulásuk óta hatalmas ütemben fejlődtek, de az ügyvitelgépítésre csak 1959-ben került sor, amikor a KPM valamennyi operatív ágának a gépítését rendelte el. Az autóközlekedés

ügyvitelének a gépítésére 1960–61. években került sor, amikor megérkeztek a keletnémet Mercedes könyvelő-, és a csehszlovák ARITMA típusú lyukkártyagépek. Az autóközlekedés ügyvitelgépítése ezekkel a gépekkel lyukszalagos technikával lett megszervezve. Ennek a módszernek az volt a lényege, hogy az ország minden autóközlekedési vállalata lyukszalagos gépet kapott, amelyen a menetlevelek adatai lettek elsődlegesen felvezetve. A könyvelőgép ezeket az adatokat összegezte, és az adatokról lyukszalagot készített. Ezeket a lyukszalagokat a vállalatok autóbusszal vagy telex útján az adatfeldolgozó központba (KPM Autóközlekedési Vezérigazgatóság Szervező Iroda, Budapest V., Október 6. u. 13.) küldték, ahol a lyukszalagról egy ún. „konverter” segítségével – emberi beavatkozás nélkül – lyukkártya készült. A lyukkártyákból azután a vállalat működéséhez és adatszolgáltatásához szükséges adatok sokféle csoportosításban kerültek feldolgozásra. Rendszeresen feldolgozásra kerültek:

- teljesítmény-statisztika
- szállításterv-teljesítés,
- árunem-statisztika,
- rakodási verseny értékelése,
- gépkocsivezetői prémiumok,
- korszerű szállítási formák adatai.

* * *

1963-ban már az ország valamennyi autóközlekedési vállalatát bekapcsolták ebbe a gépi adatfeldolgozási rendszerbe.⁶⁰

1963 tavaszán komoly árvíz- és belvízveszély fenyegetett, ezért a kormány határozata alapján a KPM területén az autóközlekedés is felkészült a veszély elhárítására. A KPM Autóközlekedési Vezérigazgatóság megszervezte és utasításban szabályozta az autóközlekedési vállalatok és az Állami Fuvarozási és Kordélyozási Vállalat feladatát és tevékenységét.

Az utasítás szerint az árvíz- és belvízvé-

dekezéssel kapcsolatban I., II., és III. készségi fokozatok vannak. Az AKÖV-öknek a figyelmeztető jellegű I. és II. fokozatok elrendelésekor az árvízvédekezési szervek esetenkénti igényét kell kielégíteni. A III. készségi fokozat elrendelésekor a szükséges gépkocsiszámot kijelölik, készenlétbe helyezik, illetve szükség szerint munkába állítják. Az AKÖV-ök központjában rendelkezési joggal felruházott éjjel-nappali működő árvízvédelmi ügyeleti szolgálatot tartanak. Az AKÖV-ök a védekezést előre megszervezett billenős fixplatós és dömpert oszlopokkal végzik, amelyek működéséhez megfelelő számú műhelygépkocsit, javítókocsit és forgó-rakodó gépet is biztosítani kell. A gépkocsivezetők maximális óraszáma az engedélyezett 20%-kal haladhatja meg.

A védekezésnél igénybevett gépjárműveket a fuvarozásból a következő sorrendben kell elvonni: először a közületi gépjárművekkel rendelkező vállalatoktól, másodsor olyan vállalatoktól, amelyek célfuvarozási gépjárművet is foglalkoztatnak vagy az elvont AKÖV gépkocsik helyett a feladatot célfu-gépkocsikkal is elláthatja, harmadszor azoktól a vállalatoktól, amelyek egyidejűleg

több AKÖV gépkocsit foglalkoztatnak. A gépjárműfelvonás ellenére is zavartalanul biztosítani kell a közellátás (élelmiszer- és tüzelőanyag-fuvarozás), a központosított fuvarozás, a vasúti fel- és elfuvarozás, valamint azoknak a szerveknek a fuvarozási igényeit, amelyek bizonyíthatóan árvízvédekezéssel kapcsolatos feladatot látnak el.

A védekezésnél foglalkoztatott AKÖV gépjárművek a menetirányító szolgálathoz való bejelentési kötelezettség alól általában mentesülnek. Részükre pótfuvar csak akkor lehet biztosítani, ha ezzel a védekezést nem veszélyeztetik.

A készenlét elrendelésével a gépjármű-oszlopok éjjel-nappali igénybevételével kell számolni. A gépjárműoszlopok munkájukat úgy kötelesek megszervezni, hogy azok két-tónál több részre ne oszoljanak, és működési területük 20 km-t lehetőleg ne haladja meg.

A védekezésben résztvevő gépjárműveket a szélvédőn piros nyomású „Árvízvédelem” felirattal és a menetokmányokat piros íróval nyomtatott „A” betűvel kell megjelölni.

A védekezéssel kapcsolatos jelentések továbbítása megelőz minden más jelentést.⁶¹

(Folytatjuk)

Jegyzetek

¹ *Közlekedési Közlöny*, 1956/8. sz., II. 19. és 32. sz. VIII. 5. (A továbbiakban KK.)

² A Közlekedés- és Közlekedésépítés-tudományi Egyesület Által szervezett konferenciára meghívottak előzetesen megkaptak egy 128 oldalas anyagot, amihez a konferencián ötvenen szóltak hozzá. Legtöbben a helyi közlekedés hiányosságait, a megoldásra váró feladatokat és azok végrehajtásának lehetőségét elemezték. A konferencia után az előkészítő bizottság munkabizottsággá alakult át, és megkezdte az egész anyag feldolgozását, értékelését és az illetékes kormányzati szervekhez történő felterjesztés előkészítését (KK, 1956/4. sz. I. 22.).

³ KK, 1956/37. sz. IX. 9.

⁴ 1957 januárjában 3 autóbusszal és 3 tehergépkocsival ismét megindul a vasútpótló forgalom Dunapataj–Kalocsa–Baja között. Február elején már négyautóbusszal és nyolc tehergépkocsival bonyolították le a forgalmat. Ebben a viszonylatban eredetileg vasútvonalat terveztek építeni. A 76 km-es vasútpótló vonalat 1956. szeptember 10-én nyitották meg. A járatok 1960. április 1-ig voltak MÁV kezelésben, ekkor átvette a bajai 43. sz. AKÖV, de érvényben maradt a MÁV díjszabás. A közúti díjszabást 1973. január 1-től vezette be a VOLÁN vállalat.

⁵ KK, 1957/16. sz. IV. 21.

⁶ KK, 1957/12. sz. III. 24.

⁷ KK, 1957/21. sz. V. 26.

⁸ KK, 1957/30. sz. VII. 28.

⁹ A módosított fuvarozástervezés lényege az alábbi volt:

A fuvaroztató vállalat feladata: Ha a termelő, elosztó vagy értékesítő vállalatok szállítási feladataikat AKÖV vagy célfuvarozási vállalattal kívánják megoldani, és az elfuvarozásra kerülő árumennyiség eléri vagy meghaladja a havi 200 tonnát, a területileg illetékes fuvarozó vállalathoz egy példányban havi fuvarozási tervet kell benyújtani. Ugyancsak havi fuvarozási tervet kell készíteni, ha az elfuvarozásra kerülő áru súlya nem éri el a havi 200 tonnát, de a tervidőszakban egy db 3-4 tonnás vagy ennél nagyobb kapacitású tehergépkocsi legalább napi 11 órás, kihelyezésben 15 órás igénybevétele szükséges. A havi fuvarozási tervet a tárgyhónapot megelőző hónap 18-ig kell egy példányban a felügyeleti minisztérium szállítási osztályához megküldeni. A szükséges tervnyomtatványt a Nyomtatványellátó Vállalatnál lehet beszerezni (Budapest, V. Szent István tér 4.).

A fuvarozási vállalat feladata: A havi fuvarozási tervek benyújtásakor a fuvarozó vállalat elsősorban arról győződik meg, hogy a terv az előírtak szerint készült-e. Megvizsgálják azt is, hogy a fuvarfeladat mennyiségvállalásos vagy folyamatos gépkocsibiztosításos fuvarozási formában végezhető el, és erre vonatkozó javaslatát a fuvaroztató részére megteszi. A beérkező fuvarigények elbírálásakor figyelembe kell venni az előírt fontossági sorrendet, amire különösen akkor van szükség, ha a rendelkezésre álló fuvarkapacitás nem elégséges.

A fuvarozó vállalatok feladata a havi tervek teljesítésének naponta történő részletes vizsgálata. A lemaradások okát azonnal meg kell állapítani, a fuvaroztató figyelmét ennek kiküszöbölésre fel kell hívni, és ha az az előírt teljesítmény 75%-át nem éri el, a felhívás kézhezvételétől számított 3-4 napon belül ez nem történik meg, a gépkocsit el kell vonni. A tárgyhónap befejezése után a szerződéses fuvaroztatók havi tervteljesítését részletesen, az egyéb fuvaroztatók teljesítését pedig tárcánként összesítésben hozza a felügyeleti szervek tudomására. A

tervteljesítési bírság alkalmazásától jelenleg mind a fuvarozók, mind a fuvaroztatók eltekintenek.

A minisztériumok szállítási osztályának feladata:

A tervkötelezett fuvaroztatóktól beérkezett havi fuvarozási terveket a minisztérium gondosan felülvizsgálja, és azok reális voltát az egyes iparágakkal történő tárgyalások útján ellenőrzi. Megvizsgálja, hogy az egyes tervkötelezett fuvaroztatók mennyi saját fuvareszkővel rendelkeznek és azok kihasználása milyen mérvű. A célfuvarozási vállaltok részére ki kell adni a havi fuvarvállalásoknál szem előtt tartandó fontossági sorrendet is. Az osztályok részt vesznek a KPM VI. Autóközlekedési Főosztályán a tárgyhót megelőző hó 23-án tartandó országos fuvarigényt felülvizsgáló értekezleten, és a területen ez ideig ki nem elégített fuvarigények fontosságáról, sorolásáról, esetleg átcsoportosításáról a KPM VI. Autóközlekedési Főosztálya egyetértésben döntenek. Döntésről az érdekelt tervkötelezett fuvaroztatókat közvetlenül értesítik.

A KPM VI. Autóközlekedési Főosztálytól kapott összesítőkből a tárgyhót követően értékelik a tervkötelezett fuvaroztatók tervteljesítését. Ugyancsak megvizsgálják a célfuvarozási vállaltok fuvaroztatóinak tervteljesítését is, és az erre vonatkozó összesítéseket a KPM VI. Autóközlekedési Főosztály részére elkészítik.

Az autóközlekedési igazgatóságok feladata:

A fuvarozó vállaltoktól beérkező jelentések alapján megállapítják az igazgatóság területén jelentkező összes fuvarigényeket. Az egyes fuvarozó vállalatoknál a leköthető gépkocsi-kapacitás mértékéig a vállalatok között a szükséges átcsoportosítást végrehajtják. Ezek után a KPM VI. Autóközlekedési Főosztálya részére elkészítik az igazgatóság területén jelentkező havi fuvarigényekre vonatkozó összesítőket, és részt vesznek a tárgyhót megelőző hó 23-án a KPM VI. Autóközlekedési Főosztállyal megtartandó országos fuvarigényt felülvizsgáló értekezleten. Tevékenyen részt vesznek hónap közben a tervkötelezett fu-

varoztatók fuvarozási tervteljesítésnek vizsgálatában, és a fuvarozó gépkocsi-megvonási javaslatának gondos mérlegelése után a gépkocsimegvonásról döntenek.

A KPM VI. Autóközlekedési Főosztály feladata: A tárgyhót megelőző hó 15-ig az AKÖV vállalatoknak megadja azt a fontossági sorrendet, amelyet a vállalatoknak szem előtt kell tartaniuk a beérkező havi fuvarozási tervek elvállalásakor. A tárgyhót megelőző hó 23-án megtartja a fuvarigényt felülvizsgáló értekezletet. Megvizsgálja a tárcák célfuvarozási vállalatainak fuvarvállalásait és foglalkoztatottságát. Mindezek után elkészíti javaslatát a jelentkező fuvarigények kielégítésére vonatkozóan a Központi Szállítási Tanács részére. (KK, 1957/17. sz. IV. 28.).

¹⁰ KK, 1957/36. sz. IX. 8.

¹¹ KK, 1957/37. sz. IX. 15.

¹² KK, 1957/44. sz. XI. 3.

¹³ KK, 1958/16. sz. IV. 20.

¹⁴ KK, 1958/27. sz. VII. 6.

¹⁵ KK, 1958/32. sz. VIII. 10.

¹⁶ KK, 1958/38. sz. IX. 21.

¹⁷ KK, 1958/19. sz. V. 11.

¹⁸ KK, 1958/41. sz. X. 12.

¹⁹ A javaslat szerint a jövőben a szállítások Budapest viszonylatában Nagyvásártelep kikerülésével közvetlenül kerületi piaci elosztó raktárakhoz történnek, és onnan reggel 5 és 7 óra között terítik az árut. A javaslat szerint 140-150 km az a távolság, amelyen a gépkocsi-fuvarozás költségei megegyeznek a fel- és elfuvarozással és többszöri átrakással kombinált vasúti szállítás költségeivel. A SZÖVÖSZ Szállítási Bizottsága részletes javaslatot terjesztett elő a szomszédos országokba is gépkocsival történő zöldség- gyümölcsszállításra (KK, 1958/50. sz. XII. 14.).

²⁰ KK, 1958/48. sz. XI. 30.

²¹ KK, 1958/45. sz. XI. 9.

²² KK, 1959/16. sz. IV. 19.

²³ KK, 1959/17. sz. IV. 26.

²⁴ KK, 1959/19. sz. V. 10.

²⁵ KK, 1959/21. sz. V. 24.

²⁶ KK, 1959/29. sz. VII. 19.

²⁷ KK, 1959/30. sz. VII. 26.

²⁸ Néhány példa a szabálytalanul végzett személyszállításokról:

– a Fejér megyei Bauxit Bánya Vállalat FB 02-63 frsz., 3,5 tonnás tehergépkocsija július 5-én Iszkaszentgyörgyről Balatonalmádiba 30 fős vállalati dolgozót és azok családtagjait szállította kirándulásra, holott az AKIG a csoportos személyszállítási engedélyt üzemlátogatás céljából adta ki.

– A Felsőjászsági Állami Gazdaság (Jászberény) VA 58-63 frsz. és VA 58-00 frsz. vonatatói Jászberénybe július 2-án 25 személyt szállítottak lejárt személyszállítási engedéllyel.

– A Béke Tsz. (Jászfákóhalma) UC-469 frsz., 3 tonnás tehergépkocsija július 2-án Jászfákóhalma külterületén biztonsági berendezések és csoportos személyszállítási engedély nélkül 22 főt szállított.

– A Konzerv- és Húsipari Szállítási Vállalat Budapest, az FA 09-70 frsz., 3,5 tonnás tehergépkocsija Paksról Bölcskére csoportos személyszállítási engedély nélkül labdarúgó mérkőzésre 34 főt szállított (KK, 1959/33. sz., VIII. 16.).

²⁹ KK, 1959/40. sz., X. 4.

³⁰ KK, 1959/37. sz., IX. 13.

³¹ A jelentősen megnövekedett fuvarigények maradéktalan kielégítése érdekében a 2118/41/1954. MT. sz. határozat alapján jutalék- és prémiumkifizetésben részesültek azok a dolgozók, akik a közületi vállalatok, valamint a termelőszövetkezetek, földműves-szövetkezetek és gépállomások tehergépjárműveinek (tehergépkocsi és pótkocsit vontató, közúti vontató) jobb kihasználását elősegítették. A jutalék- és prémiumkifizetés hatálya a fuvarozások szervezésében és lebonyolításában közreműködő dolgozókra terjedt ki:

1. A forgalomirányítók, gépkocsi előadók, szállításfelelősök és szállítási tervelőadók, valamint a fuvarozást lebonyolító gépkocsik vezetői jutalék formájában a bruttó fuvardíjbevételek 4%-át kapták, amit a felajánló szerv vezetője osztott el.

2. A KPM Közúti Áru- és Menetirányító Szolgálat forgalmi menetirányító dolgozói között, a fuvarfeladat elvégzésével kapcso-

latos fuvarszervezési és irányítási munkáért a bruttó fuvardíjbevétele 1%-át prémium formájában osztották el.

A felajánlott tehergépkocsik rendeltetés-szerű felhasználását a KPM Országos Főmenetirányító Szolgálat irányította és ellenőrizte. Azt is előírták, hogy a jelen rendelkezés alapján az autóközlekedésnél kifizethető prémium havi összege nem haladhatja meg az érdekelt dolgozó havi alaphérének 40%-át. A felajánló szerv vezetője indokolt esetben a jutalékot, illetve a prémiumot egyes dolgozóktól megvonhatta. Ez a rendelkezés 1959. szeptember 1-től volt érvényes. (KK, 1959/37.sz., IX. 13.)

³² A szabálytalanul foglalkoztatott gépjárművek sokaságából válogattunk egy-egy jellemző esetet:

- A Marcali ÁMG 30-58 frsz. vontatója 3 tonnás pótkocsival VIII. 9-én Balatonberény–Balatonszengyörgy viszonylatban magánszemély részére homokot fuvarozott közületi menetlevéllel.
- A Jakabszállási ÁMG FB 48-56 frsz., 3,5 tonnás tehergépkocsija VIII. 6-án Jakabszállás–Budapest viszonylatban a jakabszállási állatorvos tulajdonát képező P70-es személygépkocsit fuvarozta javítás céljából Budapestre közületi menetlevéllel.
- A Dúsnoki ÁMG VB 36-83 frsz. vontatója VIII. 11-én 3 tonnás pótkocsival Kalocsa–Miske viszonylatban magánszemély részére tüzelőt szállított.
- A Szolnoki Kőolajipari Tröszt FB 62-42 frsz., 2,5 tonnás tehergépkocsija VIII. 14-én Dorog–Sárisáp viszonylatban közületi menetlevéllel a Sárisápi Tanács VB részére sódert szállított. (KK, 1959/38. sz., IX. 20.)

³³ KK, 1959/41. sz., X. 11.

³⁴ KK, 1959/47. sz., XI. 22.

³⁵ KK, 1959/49. sz., XII. 6.

³⁶ KK, 1959/42. sz., X. 18.

³⁷ KK, 1959/39. sz., IX. 27.

³⁸ A központosított szállítás a korábbi kísérletek során több millió forint megtakarítást eredményezett. A TÜKER-telepi szállítások központosításával naponta 354 db 3,5 tonnás tehergépkocsi szükséges, ami

80–85 darabbal kevesebb, mint amennyire a központosítás előtt szükség volt. További előny a szállítások szervezéséből és a rakodások gépesítéséből adódik. (KK, 1959/51. sz., XII. 20.)

³⁹ KK, 1960/1. sz., I. 3.

⁴⁰ KK, 1960/5. sz., I. 31.

⁴¹ KK, 1960/6. sz., II. 7.

⁴² KK, 1960/16. sz., IV. 17.

⁴³ KK, 1960/25. sz., VI. 19.

⁴⁴ KK, 1960/37. sz., IX. 11.

⁴⁵ KK, 1960/38. sz., IX. 18.

⁴⁶ KK, 1960/34. sz., VIII. 21.

⁴⁷ KK, 1960/39. sz., IX. 25.

⁴⁸ KK, 1961/4. sz., I. 22.

⁴⁹ KK, 1961/22. sz., V. 8.

⁵⁰ KK, 1961/10. sz., III. 5.

⁵¹ KK, 1961/24–25. sz., VI. 11, 18.

⁵² A 42. sz. Autóközlekedési Vállalat 1961 őszén vizsgálatot végzett annak megállapítására, hogy a szegedi vasútállomásokon, valamint az érdekelt fuvarozatóknál melyek a legalkalmasabb szállítóeszközök és rakodógépek. A vizsgálat keretében mintegy 90 fuvaroztató árutovábbítási feladatait tanulmányozták, és ennek során megállapították, hogy 18 fuvaroztatonál pótkocsi szerelvény, 35-nél pedig billenős tehergépkocsi alkalmazása a legmegfelelőbb, 8 fuvarozónál szállítótartályokat kell alkalmazni, ötnél pedig rakodólappal vagy rakodódob igénybevétele a legcélszerűbb. 24 fuvaroztatonál lehetőség van különböző fajta rakodógép alkalmazására, 13 fuvaroztatonál pedig utánfutó igénybevétele, és fuvarozások 50%-át nyerges vontatókkal is el lehet végezni. A vizsgálat lehetővé tette, hogy az állandó jellegű fuvarfeladatokat a lehető leggazdaságosabban oldják meg. (KK, 1961/50. sz., XII. 10.)

⁵³ A közhasználatú autóközlekedés területén a matematikai módszerek alkalmazását először Budapesten 1960-ban, az akkor még külön vállalati formában működő 7. sz. AKÖV-nél kezdték a gyakorlatban bevezetni. Az árutérítő és begyűjtő fuvaroknál, az egyirányú terheléssel közlekedő gépjárművek kétirányú terhelésének biztosítása terén olyan sikerrel alkalmazták, hogy 1961-ben már közel egymillió forint meg-

- takarítást értek el. (KK, 1962/20. sz., V. 20.)
- ⁵⁴ KK, 1962/1. sz., I. 7.
- ⁵⁵ Csak példaként említünk a korabeli szabálytalanságokból néhányat:
- A Nagyatádi Állami Mezőgazdasági Gépalomás VA 29-38 frsz. vontatója a Terményforgalmi Vállalat nagyatádi kirendeltsége részére saját menetlevéllel végzett fuvarozást.
 - A Józsefvárosi Húsipari Vállalat FA 62-72 frsz. tehergépkocsijával saját közületi menetlevéllel vállalati dolgozó részére Soltvadkertről Budapestre élő sertést szállított.
 - A Környei Dózsa TSZ VB 12-40 frsz. vontatójával közületi menetlevéllel a Tatabányai Vendéglátóipari Vállalat részéről Környéről Tatabányára jeget szállított.
 - A Lajtaháti Állami Gazdaság FC 11-61 frsz. tehergépkocsijával a gazdaság dolgozói részére „C” típusú menetlevéllel tűzifát fuvarozott (KK, 1962/13. sz., IV. 1.).
 - ⁵⁶ KK, 1962/21. sz., V. 27.
 - ⁵⁷ KK, 1962/26. sz., VII. 1.
 - ⁵⁸ A fuvarszközöket a 10. sz. Szegedi AKÖV, a 8. sz. Békéscsabai AKÖV, a 9. sz. Kecskeméti AKÖV, a Földművelésügyi Minisztérium Szállítási Vállalat és távolsági forgalomban a Budapesti I. sz. Belkereskedelmi Szállítási Vállalat biztosította. (KK, 1962/31. sz., VIII. 5.)
 - ⁵⁹ KK, 1962/41. sz., X. 14.
 - ⁶⁰ KK, 1963/2. sz., I. 13.
 - ⁶¹ KK, 1963/10. sz., III. 10.



A polgári repülés ízelletgi Szegedet (1916–1939)

Egy fővároscentrikus országban természetes igénye a végeken élőknek, hogy – a nem katonai célú repülés – minél gyorsabb, minél közvetlenebb kapcsolatot teremtsen a központtal. Követelménnyé lesz – a korábbihoz képest, – hogy gyorsuljon fel a hírek áramoltatása, a személyek és küldemények szállítása. A repülőgép teremtette meg ennek az első, az igazán figyelemre méltó tempóját. A folyamat kezdete egybeesett az első világháború kirobbanásával. Az 1913–1918 közötti intervallum a repülés fejlődésének egyik nagy, látványos korszaka volt. A légjárás valósága polgári indíttatású. A hadsereg felismerve a repülés hadi hasznosságát, követőjévé és gyorsítójává lett a légi közlekedés és szállítás fejlődésnek. A borzalmas világégés ez esetben nemcsak a tökéletesebb pusztítási igyekezetével tündökölt, hanem elsősorban katalizátor voltával, nevezetesen a légi szállítás megteremtésével (is). A világszerte szegény aviatika az „első isteni lökést” a hadiiparban érdekelt pénzvilágból kapta. Ez a tény közvetlenül hozzájárult a repülés polgári ágának növekedéséhez is. Hatására nemcsak városok és országrészek kerültek egymástól függő helyzetbe, hanem országok és kontinensek is. Ez alól miért pont Szeged lenne kivétel?

A háború második évében, 1916. július 20-án megkeresés érkezett a városi polgármesteri hivatalba „repülőtéri kikötőnek alkalmas” terület átengedését kérve a város vezető testületétől. A levelet a Közlekedési Minisztérium és a Magyar Bank támogatásával küldte Graetz Pál szervező-tervező, a Kereskedelmi Rt. megbízásából. A cég postai légijárat indítását tervezi, melynek egyik főállomása lenne Szeged. Ennek létrehozásához a városhoz közeli, közművesített (itt

elsősorban vízelvezető csatorna, ártézi víz, közeli energiaellátó telep azaz elektromos hálózati csatlakozási lehetőségre kell gondolni) területet kér, amely legalább 300-500 méter széles és 500-800 méter hosszú.

A beadvány melléklete tartalmazta azokat a helységeket, ahol repülő állomást terveztek létrehozni, így Pozsony, Zsolna, Lósonc, Tátrafüred, Kassa, Lemberg, Győr, Budapest, Szolnok, Debrecen, Máramaros-sziget, Nagyvárad, Kolozsvár, Brassó, Szeged, Arad, Temesvár, Orsova, Szabadka, Újvidék és Belgrád.

Az osztrák–magyar érdekeltségű légitársaság levél, csomag illetve személyek bel- és külföldi légi szállításának feltételeit tervezte megteremteni, a háború utáni időszakra.

Dr. Bokor Pál polgármester helyettes bejelentette a közgyűlési határozatnak megfelelően, „amennyiben komolyra fordul a dolog megkeresi Graetz Pál megbízottat, hogy érdemben tárgyalhassanak a terület átengedéséről.” A megbeszélésre nem került sor, mert a Trianon által meghúzott új határ miatt a tervezett állomások nagyobb része szomszédos országokhoz került és így a viszonyokra kalkulált gazdaságossági számítások értelmüket veszítették. A bukott háború miatti katasztrófális gazdasági helyzet sem tette lehetővé a beruházás megvalósítását. Mindezek ellenére, még a háború végén, egy újabb kezdeményezéssel bel- és külföldi postajárat indításának lehetősége nyílt meg. Az első kapcsolat Budapest–Bécs között jött létre, de fővárosunkon keresztül bekapcsolódott a hálózatba Szeged, Szabadka, Temesvár, Újvidék, Versec, Zimony is. Ezekre a helyekre napi rendszerességgel indultak gépek. Az első járat 1918. július 5-én startolt Budapestről Bécsbe. A jól működő légi-

posta-rendszer, – a román és a szerb illegális terület foglalások miatt, – mind kisebb, szabad országrészre kényszerült visszahúzódni. Az akkor elhatalmasodó politikai zűrzavar már a járatok biztonságát is veszélyeztette, így 1918. október 31-én meg kellett azt szüntetni.

A szegedi ellenforradalmi kormány idején, 1919 júniusától alakult ki, – mert a francia Antant csapatok szemet húnytak fölötte, – hogy futár gépek jártak Szeged–Siófok között, melyek a rendszeres postai szállításba is segítettek. A küldeményeket a Balaton fővárosából a Posta szállította tovább földi eszközökkel. Égy maradt ez 1919. augusztus 13-a után is, amikor Horthy Miklós Siófokra helyezte át a „fővezériséget”. Ez a katonai légiposta olyannyira „tökéletesedett”, hogy a 1919. szeptember 12-én közhírré kellett tenni, miszerint a pilóták nem vihetnek „privát küldeményeket” és a „hivatalos küldeményekért sem fogadhatnak el külön díjazást”. A civil és a katonai hatóságok oktalan civakodása a nyilvánosság előtt oda vezetett, hogy a francia városkormányzó kényszerült tudomást venni az illegális légipostajáratról, így nem maradt más választása, betiltotta azt.

A trianoni tiltás ellenére a kormány reindetileg engedélyezte 8 darab Phönix CI típusú gép megvásárlását. Ezekkel a repülőkkel hozták létre a Magyar Aeroforgalmi Rt-t, a MAEFORT-ot 1920. február 11-én. Az első szegedi járat 1920. május 12-én indult Albertfalváról és 1600 darab újságot hozott. A járat, – követve a korábbi hagyományokat – Nagykörsön és Kiskunfélegyházán alacsonyra ereszkedve „célra dobta” az oda küldött postaszákokat. A pilóta Risztics János, a navigátor Barkász Emil volt. A Szeged–Budapest járat kibővült Győr és Szombathely célállomással is. Ezeknek a nyújtott útvonalaknak Mátyásfy József volt a pilótája, a navigátora Magyar Sándor (a

későbbi óceánrepülő), aki éppen Szegeden tanulta korábban a pilóták mesterségét.¹

Itt hozták létre az új „polgári pilóták” képzésének feltételeit. Szeged volt a MAEFORT kiképző bázisa, ahol döntően a megfigyelők sajátították el a pilóta tudományt. A kiképzési osztály élén Horváth István (százados) állt. Oktattak még Czapári Jenő (százados), Gergye József és Mátyásfy József.

Az ország sorsát meghatározó vesztes háború és az azt megpecsételő trianoni diktátum sem rengette meg az egymást váltó kormányok jövőbe vetett hitét. Tanúsítja ezt a kereskedelmi miniszternek a leirata, melyet dr. Somogyi Szilveszter szegedi polgármesternek, 1920 áprilisában küldött. A kormányzat országos repülőhálózat kiépítését tervezi és abban Szeged városának jelentős szerepet szán. A város vezető testülete „déli gócpontnak” a jól kiépített és bővíthető repülőteret ajánlotta, a hozzá tartozó repülőgép javítóműhellyel együtt. A terv kudarcat előre vetítette a SZKEB. biztos tilalma, a kormány hatalmas költségvetési-, a magánvállalkozóknál pedig a mobilizálható tőke hiánya és a befektetési bizonytalanság.

A MAEFORT szegedi forgalmi állomása 1921. május 5-én szinte zavartalanul működött. Május 6-tól összevontan a kiképző osztállyal Szeged Repülő állomás néven folytatta tovább működését Király Kornél vezetésével.

Erős szélvihar tombolt Budapesten 1921. január 21-én, ennek ellenére elindult Szegedről a légiposta járat, a rákosi repülőterre. A Horváth Lázár vezette gép leszállás közben átvágódott. A pilóta a fején, kísérője a lábán szenvedett kisebb sérülést.

A trianoni békeszerződés 1921. július 26-án lépett hatályba. Szeptember 20-án Vignoles francia kapitány felügyeletével kezdődött meg a XX. század legszégénylenebb géprombolása. A Szegedi repülőállomás vezetője, Király Kornél az első felszólításra

nem adta át a MAEFORT gépeit az „antant luddistáknak” mivel azok polgári célúak, – érvelt a pusztítási szándékozók. Ellenállásával csupán egy fél nappal hosszabbította meg az aeroplánok életét, mert a délutáni külön telefonparancs már azonnali cselekvést követelt.

A féktelen pusztítást nem kerülték el a hangárok sem. Október 4-e és 10-e között még csak a fa- és fémszerkezetes géptárolók, de december 6-ra már a repülőtéri műhelyek és az étkезде bontása is befejeződött. 1922. február 1-jén megérkezett a MAEFORT felszámolásának részletes parancsa is.

Az Antant értelmetlen bosszúhadjáratából következő ellentmondás az is, amikor az eszevesztett pusztítás közben kötelezték a magyar kormányt arra, hogy Mátyásföldön két, Miskolcon és Szombathelyen egy-egy, Szegeden három hangárt köteles állandóan üzemkész állapotban tartani a repülőtérral együttesen. A biztonságos működtetés elmaradásának esetére fél millió frank büntetéssel fenyegette meg az országot.²

A minisztertanács 1922. március 31-i határozatával engedélyezte a magyar légiforgalmi társaság alapítását (és az a titkos légierő képzése okán anyagi támogatásban is részesül), így 1922. november 19-én megalakult a MALERT kül- és belföldi járatok indítására. (Az antant külön engedélyével éppen 1922. november 19-től járult hozzá a külföldi járatok indításához !)

A belföldi postajáratok már korábban megindultak. A Szeged–Budapest–Szeged viszonylat – immár sokadszorra – 1922. augusztus 22-én újra megindult a HAPHK oldaljelű géppel, Minár Gyula, Cseh-ring István, Szentkirályi Dezső és Joó Miklós pilótával.

Dr. Boross József igazgató-főorvos és Hille Alfréd anyagi támogatásával megalakult Szegeden az Időjárás Kutató állomás 1923. március 21-én. A légkör kutatást Lloyd és Brandenburg gépekkel végezték.

Ezt követően a Közlekedési Minisztérium kérelmezte a Nagykövetek Tanácsától a magas légköri kutatások repülőgépes vizsgálatának engedélyezését, hogy „a nemzetek közti légiforgalom jobb időjárás jelentéseket kapjon Magyarországról.” Ez a kérelem gyakorlatilag az illegálisan vásárolt Bristol Flighter B2 legalizálásához kellett, melyből kettő Szegeden teljesített szolgálatot. A KM. Légügyi Szakosztályának szeptemberi kérelmére a Nagykövetek Tanácsa 236/II./1923. november 14-i határozatával engedélyt adott a Szegeden lévő gépek üzembe helyezésére. A kutatás hivatalos jóváhagyása mégis 1925. január 25-ig várattott magára, bár már 1924 tavaszán, v. Hány László parancsnoksága alatt folytatódott az 1922-ben megkezdődött „kísérlet sorozat”. A korábbi Időjárás Kutató állomás átalakult Meteorológiai Kirendeltséggé, a MALERT keretei között működött, minisztériumi támogatással.

Az 1925. év tavaszától tervezte a Magyar Légiforgalmi Társaság, hogy személyszállító repülőjáratot indít Szeged–Budapest között, öt személyes Fokkerekkel.

Az Express Szállítványozási Rt., országos vállalat szervezésében a gyorsposta légijáratok indultak a belföldi nagy városokból külföldi cél helységekre. A reklámban tett ígéretük szerint a Szegeden feladott küldemény 3-4 óra alatt Bécsbe, 10-12 óra leforgása alatt Párizsba is eljut. Bizonyára nem volt gazdaságos a szegedi kirendeltség fenntartása, mert fél év múltával a MALERT helyi állomásával kötött alkalmi szállítási szerződést nem újíttatták meg.

A másik példa egy távolabbról induló és messzebbre tartó gépre emlékezik. Berlinből indult és Konstantinápolyba tartott az a 8 utast szállító Fokker gép, amely 1927. április 13-án, pihenés céljából szállt le a Szegedi repülőtéren. Az utasok, amíg a 3 főnyi személyzet pihent, egy rögtönzött városnéző programban ismerkedtek Szegeddel. Ez is utal arra, hogy korábban mily

fontos szerepe volt a város repülőtérének a nyugatról keletre irányuló légi közlekedésben.³

A röplap szórás, a cipőkrém- és kávé reklám voltak a munkarepülések első formái, melyeket többségében a légitársaság pilótái hajtottak végre a cég gépeivel. A huszas évek végén számított nagy attrakciónak a – találón – „égiírás”-nak nevezett reklámrepülés. A szegedi pilóták közül Bács-, Békés- és Csongrád megye területén többen is részesei voltak a „Frank-kávé pótlék” és „Schmoll-paszta” bérrepüléseknek. Az emlékezet csak Kirják István és Kaszala Károly pilóta nevét őríz meg.

A szegedi MALERT repülőtérén oly mértékig megnövekedett a forgalom, hogy a repülés biztonsága került veszélybe. A légi kikötő bővítése mindinkább sürgetővé vált. A Kereskedelmi Minisztérium és a város vezetői megtették a szükséges lépéseket a terület megszerzése és a beruházási költség előteremtése érdekében. A lépések egyik fontos állomása. Szeged sz. kir. város törvényhatósági bizottságának 1929. április 24-én tartott közgyűlési jegyzőkönyvéből ismerhető meg.

A Kereskedelmi Minisztérium 142637/1928. sz. leírataiban indítványozza a repülőtér bővítését. Az 1929. március 22-én kelt Kereskedelmi Minisztérium, a Honvédelmi Minisztérium és a L+H együttes véleményét szó szerint rögzíti a jegyzőkönyv.

„A mindinkább fokozódó repülő kiképzés, a kereskedelemügyi minisztériumi meteorológiai kirendeltségének Szegedre történő beosztása és annak folyamánakép a közeljövőben felállítandó repülőposta állomás létesítése és majd az európai légi forgalomba történő bekapcsolódása végett feltétlenül szükséges a jelenlegi repülőtér területének bővítése és kizárólagos használatul ártengedése.”⁴

A repülőtér zsúfoltságát tovább fokozta a mind gyakrabban ismétlődő piknikrepü-

lés. Egy angol csoport 1929. szeptember 9-én érkezett Szegedre.⁵ Útvonaluk Szeged–Arad–Segesvár–Nagyvárad–Szeged volt. A csoportot Mészáros Péter szegedi pilóta kalauzolta az útvonalon.

A pécsi vonal megnyitásával 1930. április 15-én megindult a belföldi légiforgalom. A szegedi Kereskedelmi és Iparkamara, – egyetértésben a város vezető testületével – kezdeményezte a Magyar Légiforgalmi Rt-nél a Szeged–Budapest–Szeged közvetlen légijárat megindítását. A légitársaság nem utasította el a kérelmet, de ragaszkodott a hosszútávra vonatkozó, részletes gazdasági elemzéshez. Közben Pécs és Nyíregyháza mellett Debrecen is belépett a légi utasforgalomba, de Szeged még mindig a várakozási álláspontra kényszerült.

Dr. Pálffy József polgármester helyettes arról tájékoztatta az érdekelteket, „Nem a városon múltott, hogy Szeged nincs bekapcsolva a légiforgalomba” É még szó sem volt vidéki légijáratok megindításáról, amikor már Szeged „rendelkezett szabályos repülőtérrel és igényt tartott a két város közötti légiforgalom megteremtésére. Úgy látszik, hogy a légiforgalmi vállalatnak nem volt rentábilis a szegedi reláció. A vasúti összeköttetés és az elsőosztályú tarifa oly kedvező, hogy azt a repülőgép gyorsasága sem képes ellensúlyozni.”

Ha a légi utasforgalom nem is valósult meg a város és Budapest között, a polgári repülés túrisztikai és piknik ága mind nagyobb teret igényelt Szegeden. A szabadtéri játékok megindulása a repülő idegenforgalomban is új lehetőséget teremtett. *Az ember tragédiájának* 1934. júliusi bemutatója az osztrák kancellárt, Schuschniggot is Szegedre vonzotta. Hárommotoros Junkers géppel érkezett a város repülőtérére.

A második pilóta piknik 1935. július 15-én érkezett Szegedre. A város vezetői, az idegenforgalom és a DAeC vezetői, köztük Szent-Györgyi Albert professzor is résztvett

a fogadásukon. Elsőnek érkezett Ami Johnson, a világhírű pilótánő és férje, Mollison. Őket követte Lord Donegal, Sire Eric Haty az angol parlament felsőházának tagjai, majd a petróleum király fia H. Detterding, Thornton őrnagy a feleségével, H. R. Presland és Shaw hadnagy, majd az angolok sorát bezáróan az Ellison házaspár. A magyar családok közül a Hertelendy házaspár és a gróf Wenheim családi páros vett részt. Gépüket Dobos József, az egyik legtapasztaltabb pilóta vezette. A műegyetemiek Gerlével érkeztek a szegedi programra. A rendezvény szervezője O. J. Tapper idegenforgalmi szakember volt. Másnap reggel tovább repültek a Balatonra, harmadnap mindenki haza indult.

Az Országos Idegenforgalmi Hivatal vezetői – tapasztalva az angol vendégek lelkesedését Szegedért – a várost a a túrisztikailag kiemelt helyiségek közé sorolták és szorgalmazták a város vezetőinél egy erre a célra kialakítandó repülőtér létrehozását, amely mind a magán, mind a légiforgalmi tüzimusz igényeinek megfelel.

A városi hatóság a löverseny teret jelölte ki, amely a repülés hőskorában többszörösen bizonyította e célú alkalmasságát. A város 4000 pengő előirányzatával, a terület kialakítási tervével és városi szükségmunkások igénybevételével létrehozta a város „légi túrisztikai leszállóhely”-et. A következő év tavaszán, 1937 május 13-án dr. Szentkereszthy Ákos, az Országos Idegenforgalmi Hivatal légügyi osztályának elnöke avatta fel. Az üzemeltetést a DAeC kapta és végezte. A leszállóhelyet egy hatalmas, nagy távolságból és magasságból is jól látható, egyenlő oldalú háromszög jelölte. A leszállási biztonságot az aszfalt simaságú gyepek és egy szélzsák garantálta.

A polgári repülésen belül a légitúrisztika kiemelkedő rendezvénye volt az V. pilótapiknik, melyet 1938. június 26-án, a Magyar Turing Klub rendezett. Meghívásukat elfogadta több magyar repülő egyesület és az

angol Royal Aero Club és a The Automobile Association légitúrisztikai szervezet is. Az előzetes jelzések szerint a szervezők 52 gépre számítottak, de Szegeden már csak 24 gép landolt. Ebből 13 angol és 11 magyar nemzeti jelzésű repülőgép volt. Az érkezőket dr. Imecs György városi főispán és dr. Tóth Béla polgármester-helyettes fogadta. A vendégek városnézés közben résztvettek az Aranyvonat fogadásán, amely a Szent Jobbot hozta – országos körútja során – a városba. A Dóm téri ünnepség után, a Hungária Szállóban elköltött vacsorához a tápéi Gyöngyösbokrétá Együttes mutatta be műsorát, majd a csárdás lépéskombinációjára tanította az angol vendégeket. A harmincas évek végén a bel- és külföldi légi forgalmat az ilyenféle repülések jelentették a városban.

„A szegedi repülés nyolcvan éve” című írásban közli dr. Ványai László, hogy „1938-ban a város vendégszeretetét élvező Ernest Hemingway világhírű író, aki útban Isztambulba, egy napra megszakítva útját, saját repülőgépével szállt le repülőtérünkön.”³⁶

Budapesten június 11–14-e között „légből mentési” konferencia volt. Tizenharmadikán, a szegedi polgári repülőtérén a svéd és a francia repülőmentők tartottak betegellátási bemutatót. A svéd kyroplán (szerző megj.: szabadfordításban orvosi mentő repülőgép,) személyzete, miután önkéntes betegeit ellátta, Budapestre szállította őket. Ugyanczt produkálta a franciák 2. és 3. csapata is.

A MALERT gépek mind technikailag, mind erkölcsileg amortizálódtak, így a belöldi járatok bővítése már teljességgel irreálisnak tűnt. A magyar légiforgalomnak megrendelt kiváló tulajdonságú német gépek szállítása – sajnálatosan – mind több akadályba ütközött. (A német hadi megrendelések a repülőgép gyárak teljes kapacitását lekötötték, így a korábbi megállapodásoknak is csak nagy nehézségek árán vagy egyál-

talán nem voltak képesek eleget tenni.) Ezzel a magyar repülés függő helyzete egy újabb lehetőséggel növekedett, mostmár a külföldi partnerek politikai szándéka, gyártási kapacitása is befolyásolta azt.

A szegedi járat halogatásának nem csupán gazdaságossági és technikai akadálya volt, hanem a budapest-mátyásfüldei repülőtér fejlesztésének beszűkült lehetősége is. Az 1937-től üzemelő budaörsi repülőtér pedig a kedvezőtlen meteorológiai tényezői miatt nem vállalhatott nagyobb terhelést, – hangzott el sajtótájékoztatókon a féligazságot jelentő ellenérv.

1939. augusztus 15-én ismét nagyszabá-

sú repülőnapot rendeztek a szegediek, melyen ideiglenes postahivatal működött alkalmi bélyegzővel. E jeles napon ismét volt postajárat Szeged–Budapest–Szeged között. Írási sikere volt az alkalmi postajáratnak, akárcsak az 1925-ben, a városban rendezett Országos Bélyegkiállítás alkalmával, amikor ugyancsak tízezernél több küldeményt szállítottak a gépek a fővárosba.

A magyar belföldi polgári repülésnek és Szegednek nem volt szerencsés találkozója akkor sem, amikor ez a nász több, mint reménnyel kecsegtetett. Ez a kép csak 1945-ig jellemző (?).

PUSZTAI JÁNOS

Jegyzetek

- ¹ A kormánynak az volt a célja a MAEFORT létrehozásával, hogy állandó gyakorlási lehetőséget teremtsen a katonai pilótáknak az antant számára is megmagyarázható formában, vagyis rejtetten, a polgári repülés zászlója alatt hajózott a katonai aviatika.
- ² A trianoni békeszerződés értelmében Magyarország csak 1923. január 1-vel nyeri vissza légi felségjogát.
- ³ Ilyen és ehhez hasonló esetek ösztönözték 1930-ban a város vezetőit arra az elhatározásra, hogy Szeged, a DSE sport (polgári) repülésének, pontosabban repülőtérének kapcsolódási lehetőségeit sokkal meszebbre lássák az ország politikai határánál.
- ⁴ Ez a kitétel magyarázatot igényel, hiszen Szegeden volt és van meteorológiai álló-

más, csak hogy a kutató repülések eredményeinek szakszerű feldolgozása a repülő kiképző csoport keretei között zajlottak. Az előre mutató terv az önálló meteorológiai állomás létrehozását tartalmazza, – a HM szorgalmazására – az 1927-ben létrehozott titkos Magyar Légierő kiszolgálására. A meteorológiai kutatást kiemelték a repülő egység feladatköréből. (A szerző megjegyzése: a repülő-postai szállítás is többször szünetelt, mint amannyit működött, tehát gyakran lehetett és kellett is újraéleszteni.)

- ⁵ A repülő turizmus, a piknik repülés a polgári repülés egyik ága.
- ⁶ Megjelent a Dugonics Társaság Évkönyve, 1993–1995. évfolyami számában, 1996-ban.

Források

- Világirodalmi Lexikon.* 4. kötet. Budapest, 1975, Akadémia Kiadó. 369.
- VÁNYAI LÁSZLÓ: A szegedi repülés nyolcvan éve. In: *A Dugonics Társaság Évkönyve 1993–1995.* évfolyami számából. 1996.
- Csanádi-Nagyvárad-Winkler: *A magyar repülés története.* Budapest, 1977, Műszaki Könyvkiadó, (2. kiadás).
- VESZTÉNYI JÁNOS: *A magyar katonai repülés 1914–1945* című írásból az Előkészület a magyar légiforgalom megindítására című,

illetve Az aerológiai repülőcsoport Szeged című fejezet.

- KLÁRAFALVI ALADÁR: *XIV. Emlékkönyv* (kézirat). Piknik repülés 1929. június 9. és a DAC Rally 1937. május 11.
- Szeged és Vidéke* 1916. július 24. száma,
- Szegedi Napló* 1916. július 25. száma,
- Friss Hírek* 1919. szeptember 13. sz. és a
- Délmagyarország* 1916. július 25. és 28., 1918. július 2., 1927. április 13., 1931. május 6., valamint 1935. július 16-i és 1938. június 23. lapszám.

MARSAI JÓZSEF

Messzelátó

Az Ír Szabad Állam kialakulása

„Katonák vagyunk,
Az életünket adnánk Írországiért,
A hullámokon túlról érzéssel
harcolunk a szabadságért,
Ősi földünket oltalmazzuk
zsarnokságtól, rabszolgaságtól.
A veszély torkában helyt állunk,
jöjjön szomorúság, vagy jólét,
dörögjön az ágyú,
szóljon puskaropogás,
mi énekelni fogjuk a katonák dalát.”
(Peader Kearney: A katonák dala)

Előzmények

Az angol–ír ellentétek gyökerei

Az első kelták, akiktől származtatják magukat az írek, a IV. században telepedtek meg a szigeten. Ezek a törzsek egy évszázad alatt annyira megerősödtek, hogy a sziget északi részén fekvő Dalraida királyság kiterjesztette hatalmát Skócia nyugati partjaira is. Az angolszászok megjelenése után azonban a kelták egyre nyugatabbra szorultak, Wales és Cornwall vidékére.

A vikingek, majd a normannok megjelenése is meglehetősen hátrányosan érintette a keltákat a IX–X. században. Az első rablótámadások után, melyek nagy veszteséget okoztak az íreknek, tárgyalásokat kezdtek a hódítókkal, és mivel a kihalt, terméketlen vidék mindkét fél számára hátrányosnak bizonyult, megállapodás született. Ennek eredményeként jöttek létre az első kereskedelmi telepek: Dublin (Baile Átha Cliath), Waterford és Cork (Corcaigh). 1154-ben IV. Adorján pápa II. Henrik angol királynak adományozta az országot abban a reményben, hogy az uralkodó majd megreformálja az ír egyházat. A gazdag városok hírére

II. Henrik (1154–1189) hadjáratot vezetett a szigetre, majd az 1175-ös windsori egyezményben kimondta Írország egyesítését a brit koronával. Ez lényegileg azonban csak a Dublin környéki partvidékre terjedt ki, és ezen a területen is állandó harcok zajlottak. Ezzel párhuzamosan folytak az angol betelepítések, melynek következtében megindult a lakosság asszimilációja. Főleg a normannok kaptak „kitüntetésként” ír földbirtokok, mivel az angolok igyekeztek őket kiszorítani addigi politikai hatalmi helyzetükből.

A XIV. századra a vegyes házasságok eredményeként a betelepültek egyre inkább írré váltak, átvették szokásaikat, viseletüket. Ezt a koronára veszélyes folyamatot próbálta megfékezni az 1366-ban kiadott *kilkennyi rendelet*: „az angolok nem tarthatnak fenn kapcsolatot írekkel, nem léphetnek velük rokonságba, nem hordhatnak ír öltözeteket. Az ír nyelv használata tilos az ír családoknál is. Az ír papságot el kell különíteni az angol katolikus papoktól.”

Fokozta a további ellentéteket VIII. Henrik intézkedése, aki 1537-ben bejelentette az anglikán egyház megalakulását és a Rómától való elszakadást. Az ír katolikus egyház azonban továbbra is a pápát ismerte el, mint egyháza fejét.

I. Erzsébet alatt az angol hódítók ellen sorozatos lázadások törtek ki. A legerősebb ellenállás Ulster¹ grófságaiban bontakozott ki. Az 1595–1603 között zajló küzdelmek a tartomány elnéptelenedéséhez vezettek. A földbirtokosok további életmódjukat nem tudták folytatni, ezért 1607-ben a kontinensre hajóztak. Ez – az ún. „grófok repülése” – később azt az ürügyet szolgáltatta az angol koronának, hogy az „elhagyott” földet elkoboztassa, és brit protestánsokkal

telepítse be, valamint támogassa a skótok bevándorlását *Ulster* tengerparti megyéibe. Döntően az ő leszármazottaik laknak ma is e területen.

A következő telepítések Oliver Cromwell nevéhez fűződnek, aki az 1649–1651-ig tartó ír háborúban az egész szigetet angol uralom alá vonta. A harcok során a lakosság egyharmada meghalt, mások kivándoroltak. Cromwell katonáinak és híveinek a háborús részvételért földet juttatott, főleg azokat a területeket, amelyek elnéptelenedtek, vagy az angolír katolikusoktól elkoboztak az ország középső részén. Nem sokkal ezek után a katolikus írek II. Jakab mögé sorakoztak fel és osztoztak vereségében, melyet 1690-ben a *boyne*-i csatában szenvedett el III. (Orániai) Vilmostól. Így elvesztették végképp, ami még megmaradt: csekély hatalmukat és mindennemű tulajdonjogukat.

A szigetet hátrányos kereskedelmi intézkedésekkel sújtották, melyek az itt élő skót telepeseket is érzékenyen érintették. A jobb megélhetés reményében a XVIII. század folyamán egy részük Amerikába vándorolt, az otthon maradtak pedig polgári szabadságjogokat követeltek, főleg több beleszólást a kereskedelmi és közigazgatási ügyekbe. Legjelentősebb képviselőjük Henry Grotan volt, aki 1782-ben nyolcvanezer protestáns önkéntessel a háta mögött elérte, hogy Írország maga dönthetett a vámtarifákról, valamint a brit kormányzat elfogadta a *Poyning Törvényt*, mely független törvényhozást biztosított Dublin számára. Ez azonban még mindig kevésnek bizonyult az értelmiség, a kereskedők és a farmerek nagy részének, akik több beleszólást szerettek volna kapni a politikába. A demokratikus jogok kiterjesztését mindenki számára elérhetővé szerette volna tenni Wolfe Tone protestáns ügyvéd, aki 1789-ben megalakította az *Egyesült Írek (Society of United Irishman)* nevű társaságot.²

Katolikus önvédelmi csapatok is csatla-

koztak hozzájuk, amikor *Armagh* megyében lázadást robbantottak ki. Tone franciaországi száműzetésbe kényszerült, ahonnan ugyan később visszatért egy francia flotta élén, de a partraszállás nem járt sikerrel: őt magát elfogták, és halálra ítélték.

Írország önállóságát megszüntették 1801-ben az *Act of Union* törvénnyel, amely kimondta, hogy a sziget nem gyarmat többé, hanem az Egyesült Királyság része. Így egyetlen „egyesített” parlament hozta számára is a törvényeket Londonban, azonban ultié ír képviselők is a Westminsterben.

A katolikusoknak 1793-tól biztosítottak szavazati jogot, de ezt csak 1829-től tudták érvényesíteni, amikor is a Daniel O’Connell vezette *Katolikus Egyenlőség (Catholic Emancipation)* mozgalom kiharcolta. Harcot indítottak az Egyesítési Törvény visszavonására. Ekkor azonban már a két egymás ellen fellépő tábor sorai átrendeződtek: Wolfe Tone protestáns híveinek leszármazottai már más érdekeket képviseltek. Az északi területek már bekapcsolódtak a brit iparosodásba, melynek előőrsé Belfast és környéke lett. A politikában ez a Nagy-Britanniával történő törvényhozási egyesülés iránti elkötelezettséget jelentette.

A különbség a sziget többi területeitől – ahol nagyrészt katolikusok éltek – legszembetűnőbben az 1840-es években mutatkozott meg. A mezőgazdasággal foglalkozó vidékeken a rossz burgonyatermés következtében éhínség és járvány (*Great Famine*) pusztított. A tönkrement, folyamatos zaklatásoknak kitett lakosság lehetetlenné vált helyzetében a kivándorlást választotta, többségük Amerikába ment. Leszármazottaik egy része is támogatja majd az Írország függetlenségéért folytatott küzdelmet. Az első világháborúig tartó folyamatos kivándorlás nyomán a lakosság száma 8,2 millióról 4,4 millióra csökkent.³

Ezekben az években, a XIX. század közepén, számos európai ország ifjúsági,

hazafias mozgalmaihoz hasonlóan megalakult az „*Ifjú Írország*” társasága. Célja volt a nemzeti eszmék terjesztése, az emberi és polgári szabadságjogok és a függetlenség kivívása. Lapja, a *Nation* (*Nemzet*) 1842-ben adott hangot ezeknek a követeléseknek. Szerkesztőik – Gavan Duffy, Davis Mitchel és a költő Mangan – támogatták Daniel O’Connell parlamenti harcait.

Legnagyobb megmozdulásuk az 1843-ban Tarára, az ír királyság ősi székhelyére összehívott gyűlés volt. Erre a békés összejövetelre egymillió embert vártak O’Connell és követői, akik készen álltak a fegyveres harcra is az angolok ellen. Azonban családniuk kellett, mert csak negyedmillióan jöttek el fegyvertelenül, bár nagy várakozásokkal és reményekkel. Wellington hercege, Írország alkirálya betiltotta a gyűlést, és tüzéséget vezényelt ki. O’Connell ekkor visszavonulót fűjt, a gyűlést feloszlatta. Hívei egy része ezt megfutamodásnak értelmezte, és elfordult tőle. Az „*Ifjú Írország*” mozgalmat betiltották, vezetőiket börtönbe zárták.

1848-ban fegyveres felkeléssel próbálták kivívni az önrendelkezést, de ez a kezdeményezés, ahogy kezdődött, egy hamvában holt csetepatéval *Ballingarry*nél véget is ért.

Az ellenségeskedések főleg a földesurak és a parasztok között folytak, gyakran vallási színezetet öltve, mivel az előbbiek többségükben protestánsok, az utóbbiak pedig katolikusok voltak. Az összecsapások mindennaposá váltak, s elfojtásuk egyre nehezebbnek tűnt. Újabb és újabb szervezetek alakultak (*Ír Bérllőliga*, *Ír Republikánus Testvériség*) és működtek ideig-óráig. Az első nagyobb eredményt – Michael Davitt-tel és Charles Parnell-lel az élén – az 1879-ben alakult *Föld Liga* (*Land League*) érte el. Földreform követelésével nyerte meg a parasztokat, akik régóta szerették volna visszakapni az őseiktől erőszakkal elvett földeket. Számos vetésterületet legelővé alakítottak át a földbirtokosok, felmondva még a bérleti

szerződést is az ír parasztokkal, mert az állattenyésztés jövedelmezőbbé vált.

A fentebb említett *Ír Republikánus Testvériség* (*Irish Republican Brotherhood*) 1867-ben felkelést próbált kirobbantani, de az amerikai támogatók által ígért fegyverek nem érkeztek meg, így ezt a felkelést is csírájában fojtották el az angolok, és szinte az összes *fenianista*⁴ vezető börtönbe került.

Parnell többször tárgyalta Gladstone, majd Balfour miniszterelnökkel. Ennek eredménye lett az 1891-es és az 1903-as törvény, mely lehetővé tette, hogy megválthassák földjeiket részletfizetéssel vagy állami kárpótlással. Az írek újra a földterület 68%-ának legális bérlői lettek. Parnell pályafutása azonban hamar romba dőlt: egy válóperben házasságtörő harmadik félként bíróság elé állították. A pert politikai céllal William O’Shea százados indította, akinek felesége, Kitty, három három gyermeket szült Parnellnak. Parnell 1891-ben hunyt el, mint az ír történelem egyik letragikusabb alakja, akinek végzete William Butler Yeats költő szerint végleg meggyőzte az írek többségét, hogy a függetlenséghez nem a parlamentáris politikán keresztül vezet az út.

Az ír nemzeti újjászületés a századfordulón

A XIX. század második felében Európában újra feléledő nemzeti liberális eszmék Írországot sem kerültk el. Hatása érezhető volt a kulturális élet valamennyi területén és a politikai életben is.

1879-ben alapította Isaac Butt a *Home Rule for Ireland*⁵ (vagy másképpen *Nationalist*), azaz az *Ír Nemzeti Pártot*. Ez a szervezet 1879 és 1891 között meghatározta az ír politikát, amikor élére Charles Parnell került. A kérdés az volt, hogy Írország függetlenségét hogyan ériék el: autonómiával a Brit Birodalmon belül vagy teljes elszakadással. Parnell erőszakmentes politikájával

megnyerte nemcsak az Amerikába emigrált írek támogatását, hanem az angol liberális pártot is az önkormányzat ügyének – persze csak a birodalmon belül elképzelt változatnak. Parnell igyekezete a megegyezésre annál inkább meglepő volt, mivel protestáns volt és földbirtokos, és így méltán kelthetett bizalmatlanságot az írek nagy többségében. Ez azonban nem akadályozta meg abban, hogy érdekeit félretegye, és a megegyezést keresse az angolokkal.

Gladstone harmadik, majd negyedik kormánya alatt a liberálisok megkísérelték 1886-ban, illetve 1893-ban a *Home Rule* törvényjavaslatot elfogadtatni, azonban ez a kérdés magát a liberális pártot is megosztotta, Joseph Chamberlain és követői elutasították.

Az ír politika radikalizálódása a búr háborúval (1899–1902) való szembenállással kezdődött. Jelentősen növelte a *Kelta Liga* (*Gaelic League*) tagszervezeteinek számát, melyek előszeretettel vették fel búr tábornokok nevét, és örömeiket lelték abban, hogy Krugernek gratuláló üzeneteket küldhettek. A *Liga* köréből nőtt ki az a csoport, amelyik nem elégedett meg a nemzeti kultúra felélesztésével, hanem politikai ambíciói is voltak. Ez utóbbi szárny *Sinn Féin* (*Mi Magunk*) néven vált ismertté 1908-ban.

Az Arthur Griffith⁶ újságíró alapította szervezet autonómiát követelt a brit korona fennhatósága alatt. Ugyanakkor részt vettek benne a hazafias mozgalom szélsőséges képviselői, valamint az ír parlamenti párt elégedetlen tagjai is. Griffith a magyar példát mintának tekintve szorgalmazta a hazai ipar, kereskedelem és főleg a kultúra fejlesztését, illetve ápolását. Írország nemzeti függetlenségének ügyét békés eszközökkel kívánták megvalósítani. Ezek közé tartozott: az ír nemzeti hagyományok ápolása, a hazai iparfejlődés támogatása, az ír nyelv és irodalom, a fiatalok nemzeti szellemű neve-

lése, kapcsolatok teremtése más nemzetekkel, szociális segélyhálózat kiépítése és a közhivatalok nemzetivé tétele. Nem voltak ezek újkeletű követelések és túl radikálisak sem, így több ír protestánst is maguk mellett tudhattak, akik London politikájának eredménytelenségét látták a meg-megújuló zavargásokban, a földreform végrehajtásában, az ír egyház és a gazdasági különbségek kérdésének megoldatlanságában. Mindezek azt sugallták a számukra, hogy Írországnak jobb lenne a saját törvényei szerint élni, hiszen az iparosodott britek és a mezőgazdasággal foglalkozó írek közti különbségek túl nagyok ahhoz, hogy összeegyeztethetők legyenek egy közös parlamentben, a Westminsterben. A *Home Rule* mozgalomban így többféle érdek sorakozott fel egymás mögé: kulturális, vallási és politikai.

* * *

Az ír szellemi újjászületésben jelentős szerepe volt az oktatásnak. 1898-tól a *Megyei tanácsok* (*Country Consils*) kezdeményezésére mindenhol új tantervek készültek, és megváltozott az iskolarendszer is. Az alsószintű oktatásban fontos szerepet töltött be a katolikus egyház. Iskoláinak száma a századfordulón jelentősen megnőtt. A vallásos nevelésre épülő tananyag pedig kibővült az Írországra vonatkozó földrajzi, irodalmi, történelmi ismeretekkel. A papi tanítók mellett helyenként alkalmaztak már vallásos de világi végzettségű oktatókat, akik igyekeztek a tanulóknak a hazafias érzelmeket erősíteni.

A középfokú oktatás magánkézen volt. Párhuzamosan két iskolatípus működött. Az egyik a protestáns irányítás alatt álló brit típus, amely a birodalmi hűségre nevelt. A másik a létszámában jóval kevesebb középiskola, melyben a katolikus egyháznak is volt némi befolyása. 1878-tól az iskolák felügyeleti szerveként működött a *Középfokú Oktatási Hivatal* (*Intermediate Education Office*),

mely arra volt hivatott, hogy ezen a szinten, kulturális téren egyenlőséget biztosítson az írek számára.

Felsőfokon jelentős változást az 1908-ban alakult *Nemzeti Egyetem* (*National University*) hozott. Gallwayben, Corkban és Dublinban működtek tanszékei, melyek az ír kultúra addigi ismereteit összefoglalták és oktatták. Nagyobb önállóságot élveztek, mint az 1845-ben királyi támogatással létrejött *Trinity College*. A királyi segítség egyben azt is jelentette, hogy a *Trinity*-ben az oktatás a birodalmi érdekeknek megfelelően zajlott. A XX. században felerősödő nemzeti mozgalmaknak köszönhetően azonban ebben az intézményben reformok sorozatát vezették be. Így lett napjainkra a *Trinity College* az ír nemzeti kultúra fellegvára.

A századforduló kulturális újjáéledésének másik kiemelkedő példája volt Patrick Pearse kísérleti jellegű iskolája a *St. Enda* Dublin külvárosában. Ez megvalósítani látszott mindazt, amit Griffith a nevelés terén elképzelt. A tanító szerepére pedig megfelelő ember volt a kelta miszticizmust mélyen ismerő, szenvedélyesen oktató Pearse. Kukulain (Chuchullain)⁷ Írországiért elszennvedett mártíromságát állította példaként a fiatalok elé. Tanítványain keresztül a szülőket is igyekezett megnyerni, ismeretterjesztő írásokkal látta el őket, amelyekben ír hazafias eszméket hirdetett. „Jobb a rövid, becsületes élet, mint a hosszú becstelen”; „nem érdekel, ha csak egy napig élhetek is, de hírnevem és utódaim tovább élhetnek”⁸. Ez az önfeláldozásra nevelés, még ha kevesebb párosszal is, a következő generációkra is áterjedt. Foglalkozott még az ír nyelv oktatásával, felkutatatta az ír nyelven beszélőket. Tanításai nyomán megindult az ír hagyományok gyűjtése MacNeill vezetésével. A házipar fejlesztésére is történtek kísérletek. Követőik tagadták az ír protestánsok és *unionisták*⁹ „igazi ír” voltát, bár készen álltak beolvasztani őket a független ír nemzetbe.

Vidéken saját erőből jórészt utakat és hidakat építettek. Az ír nacionalizmus ekkor lett angol- és protestánsellenes. A parasztok nemzeti törekvéseik során szinte rögtön szembetalálták magukat az angol protestáns földbirtokosokkal.

A katolikus egyház vezetői eleinte aggódva figyelték a politikai pártokat, illetve azok törekvéseit. A fő oka ennek az volt, hogy addig az egyház volt a legerősebb, legtöbb embert mozgatni tudó szervezet. A politikai pártok fellépésével azonban bebizonyosodott, hogy az emberek máshoz is fordulhatnak érdekeik védelmére. A kérdés az volt, hogy mennyire rugalmas az egyház, mennyire képes új kapcsolatot kialakítani egy új kormányzati struktúrával, vajon megmarad-e az egyház befolyása és függetlensége?

Az alsópapság támogatta a Home Rület, feltéve azt, hogy a katolikus oktatás jelentőségét nem vitatják, és megfelelő szabadságot biztosítanak az önálló belügyek ezen területeinek intézésekor.

Az ír önkormányzat népszerűségével a katolikusok befolyása egyre nőtt a mozgalomban, amikor pedig a protestánsok megakarták védeni világnézetüket, kizárták őket, így nagy részük kényszerítve volt arra, hogy a másik oldalon keressen pártfogót. Az önkormányzat meg nem adásának legfőbb okát a vallási különbségekben látták a katolikus írek.

Az önkormányzat követelését lázadásnak tartották, az ír népet pedig hálátlannak. Lázadásnak, mivel alapvető változásokat akart a két ország viszonyában, és mert elfogadhatatlannak és alkalmatlannak tartotta a londoni parlamentben hozott törvényt Írországra nézve.

A londoni parlamentben nem támogatták az ír önkormányzat ügyét, bár a liberálisok szerették volna elfogadtatni a *Home Rule* törvényt, ezt azonban a konzervatívoknak sikerült megakadályozni. Ők a hibák és sérelmek megoldásában látták a megoldást,

ez azonban már kevésnek bizonyult. Nem vették figyelembe a mozgalom nemzeti tartalmát valamint a társadalom ragaszkodását és elszántságát, mellyel a *Home Rule*t támogatta. Ez adott erőt John Redmondnak¹⁰, aki 1900 után az Ír Párt újraegyesítésekor annak elnöke lett, hogy a parlamentben állandóan napirenden tartsa a kérdést.

A készülő háború Európában nagy reményekre jogosította fel azokat, akik abban bíztak, hogy az majd lefoglalja az angolokat, és így lehetővé válik a függetlenség kivívása. Az *Ír Republikánus Testvériség (IRB)* és a *Sinn Féin* között volt bizonyos affinitás, melynek alapja a mindkettőben meglévő szeparatista tendenciák, kötőanyaga pedig a szoros személyes kapcsolatok voltak. A legfőbb különbség azonban az volt, hogy a *Sinn Féin* a passzív ellenállás mellett állt ki, és azt remélte, hogy a kettős monarchia célkitűzésével megnyerheti az írek nagy többségét, míg az *IRB* fizikai erőszak útján tervezte megalapítani az Ír Köztársaságot. Tom Clarke, aki száműzetését Amerikában töltötte, most hazatért a kedvező alkalom láttán. A Parnell Streeten fekvő kis boltja lett az újjáéledő *IRB* agyközpontja, legjobb barátja, Seán MacDiarmada pedig – aki a *Sinn Féin* fizetett szervezője volt akkoriban – a létfontosságú összekötő a két szervezet között.

1910-re az *IRB* megalapította saját lapját, az *Irish Freedomot* (*Ír Szabadság*). A MacDiarmada vezette és Hobson szerkesztette lap mottóját Wolfe Tone-tól kölcsönözték: „Elszakadni Angliától!” Az *IRB* szövetségéhez rövidesen a fiatal nacionalisták egész sora csatlakozott, akik – Pearse szavaival – mind a *Kelta Liga* iskoláját járták ki, így többek között maga Pearse, MacDonagh, Plunkett és Ceannt.

Egy az *IRB*-től független, szakszervezeti tagokból és szocialistákból álló másik kis csoport másfajta forradalomról álmodozott. A XX. század elején Dublin Európa egyik

legalultápláltabb, legnyomorultabb lakáskörülmények között élő, legrosszabbul fizetett lakosságát mondhatta magáénak. 21 000 család élt egyszobás bérleményekben. A születésekkor történt halálozások aránya (27,6%) magasabb volt, mint bármelyik európai országban (Dublin után Moszkva következett a sorban).

A lángelklű Jim Larkin s a szellemibb irányultságú James Conolly a munkásosztály körülményeit javítandó alapították meg az *Ír Szállítási és Általános Dolgozók Szakszervezetét* (*Irish Transport and General Worker's Union*). 1913 augusztusában nyílt konfrontációra került sor Larkin és a munkaadók vezetője, William Martin Murphy között. Murphy 400 munkaadót szervezett szövetséggé. Kizárták azokat a munkásokat, akik a szakszervezet tagjai voltak. Szeptember végére 24 000 ember került utcára. Nyolc hónapig húzóddó keserves harc következett ezek után. Dublin hatalmas felvonulások s a rendőrséggel vívott összecsapások színtere lett, melynek következménye számos sérülés, két halál, zavargások, letartóztatások, börtönbüntetések, angol szimpatizánsok által küldött élelmiszerszállítmányok és rokonsejtvüntetések voltak.

A harcból egyik oldal sem került ki győztesen, ám az eredmény mégis meszszelhető volt. A felébredt harci szellem jelentős szerepet játszott a forradalmi klíma kialakulásában. A *Polgári Hadsereg* (*Citizen Army*), amit a sztrájkolók védelmére hoztak létre, nem szűnt meg azután sem, hogy a munkaügyi csaták elültek, hogy aztán fontos szerepet nyerjen az 1916-os *Húsvéti Felkelés*-ben. Connolly, aki még 1896-ban alapította meg az *Ír Szocialista Köztársasági Pártot* (*Irish Socialist Republican Party*), egész életében szocialista és nacionalista volt egyszerre. A jövőt egy olyan köztársaság megalapításában látta, amelyet kizárólag az ír munkások fognak megteremteni. Rajta kívül Tom Clarke, Pearse és az *Irish Freedom* álltak

Larkin mögé 1913-ban, s növelték így a rokonszenvet a munkásmozgalom és a köztársaságpártiak iránt.

Közben az 1910-es választásokon a liberális párt nyert, de erősen rászorultak az Ír Nemzeti Párt és a Munkáspárt támogatására is. Így lehetőség nyílt a *Home Rule* elfogadtatására. Azonban a konzervatívok sem maradtak tétlenek: kijátszották az ulsteri kártyát. Már az 1886-os és 1891-es önrendelkezési törvényjavaslatokat is felháborodás fogadta Ulsterben: Belfastban zavargások törtek ki, s az 1795-ben alapított *Orániai Rend*¹¹ is újra életre kelt. Lord Randolph Churchill alkotta meg a csatakiáltásukat: „Ulster nem enged, Ulster nem veszthet!” (*Ulster will fight, Ulster will be right*). 1905-ben megalapították az Ulsteri Unionista Tanácsot, vezetője Sir Edward Carson lett.

A fenianista szervezetek Németországgal keresték a kapcsolatokat, onnan vártak támogatást. Különböző fegyverszállítmányok érkeztek az Ír Önkéntesek és Carson híveinek támogatására, de míg az unionisták megkapták a fegyvereket, addig az Önkénteseknek szánt fegyvereket elkobozták, és a konzervatívok igyekeztek felnagyítani a problémát. Végül is a *Home Rule* törvényt többszöri próbálkozás után elfogadták 1914 májusában, de Ulster kilenc megyéjéből hatra (Derry, Antrim, Down, Armagh, Tyrone, Fermanagh) nem terjesztették ki. V. György ugyan jóváhagyta, azonban határozatlan időre felfüggesztették hatályba lépését a hadieseményekre való tekintettel.

Az I. világháború idején ír újoncokra is igényt tartott a brit hadsereg. A déli területekről többen kerültek a hadseregbe, azonban őket szétszórták a seregen belül, míg az északi területekről érkezők saját parancsnokaikat is megtarthatták, és egy helyre kerültek. Még megkülönböztető jelvényt is viseltek, nehogy elveszítsék egymást.

1916. április 24-én tört ki a Húsvéti Felkelés Dublinban. Előzetesen Sir Roger

Casement, a volt brit hivatalnok, megpróbált fegyvereket szerezni a németektől és egy tengeralattjárón visszatérni Írországba, de ez – akárcsak a felkelés – kudarccal végződött. Az első napon ugyan sikerült néhány fontosabb középületet elfoglalniuk, a Főposta épületére ki is tűzték a köztársaság háromszínű lobogóját (zöld-fehér-narancs), amin arany betűkkel fénylett: „Poblacht na hEireann” (Ír Köztársaság), de James Connolly és kis csapata április 29-én megadta magát. A felkelés során több mint 1300 ember halt meg vagy sebesült meg súlyosan, és Dublin központját szinte teljesen lerombolták. A felkelés három vezetőjét – James Connollyt, Patrick Pearse-t és Joseph Plunket –, valamint 11 társukat a következő hónapban kivégezték. Casementet – miközben a német tengeralattjáró jelzéseit várta a parton Délnyugat-Írországból, a Traleei-öbölben – szintén elfogták, és hazaárulás vádjával halálra ítélték. 1916. augusztus 3-án akasztották fel. „Micsoda nyűlszívú, korcs fajzatok” – mondta Casement a brit uralkodó osztyájról. „Néha szívem mélyén arra vágyom, hogy német örök csizmáinak dobogását halljam Minden Parlamentek Anyjának falai előtt.”

Az 1918-as választásokon az ír parlamenti képviselők legtöbbször a Sinn Féin hívei közül került ki. A párt Eamon de Valera vezetésével árnyékkormányt állított fel *Dail Eireann*, azaz *Ír Nemzetgyűlés* néven. Emellett létrehozták az *Ír Köztársasági Hadsereget*, az IRA-t, melynek célja a brit vezetés elleni küzdelem és a köztársaságiak széleskörű elismertetése volt. Sokan csatlakoztak az IRA-hoz, s ők elleneztek minden Nagy-Britanniával kötött szerződést. De Valera sem volt hajlandó érintkezni a brit kormányval, és hamarosan véres „függetlenségi háború” tört ki az ír és a brit csapatok között.

A vérontás arra készítette Nagy-Britanniát, hogy tárgyalásokba kezdjen, és ezek cred-

ményeként 1921-ben angol-ír megállapodás született. Ez két autonóm területre osztotta fel az országot: az egyiket 6 észak-ír megye, vagyis *Ulster*, a másikat pedig a délen elterülő *Ír Szabad Állam* alkotta, mely a Brit Nemzetközösség független tagjává vált. Ezt követően véres polgárháború tört ki a szerződést elfogadó *Sinn Féin* és a végsőig harcot fogadó „*Szabadcsapatok*” között. A háború 1923-ban ért véget a szabadcsapatok vereségével, azonban a szer-

ződés aláíróját, az *IRA* vezető Michael Collins meggyilkolták. Kilenc évvel később az *IRA*-ból kilépett de Valera ellenzéki köztársasági pártja, a *Fianna Fáil* (A sors katonái) nyerte meg a választásokat. Végül 1937-ben Dél-Írország „szuverén, független, demokratikus állammá” nyilvánította önmagát. A Nemzetközösséghez kötődő utolsó szál az 1948-as *Köztársasági Törvény* elfogadásával szakadt el, amely véget vetett a közvetlen brit befolyásnak.

Jegyzetek

- ¹ A négy ősi ír tartomány egyike, mely Észak-Írországot és három írországi megyét foglal magába.
- ² Tone franciaországi száműzetésében megismerkedett a Közjóléti Bizottság tagjával, Carnot-val, aki segítséget nyújtott hazatéréséhez.
- ³ VERZÁR ISTVÁN: *Írország*. Győr, 1987. 35.
- ⁴ Ír hazafiak, a különböző függetlenségi mozgalmak tagjai.
- ⁵ A pártnak kezdetben Home Rule for Ireland, avagy Önkormányzatot Írországnak volt a neve. Néhány év múlva átkeresztelték Irish Nationalist Party – Ír Nemzeti Pártra. A szervezet ugyanis nemcsak a Home Rule érdekében lépett fel. A Westminsterbe kerülve az angolok Ír Parlamenti Pártként tartották nyilván.
- ⁶ Arthur Griffith (1872–1922) 1904-ben jelentette meg az United Irishmen című újság hasábjain a The Resurrection of Hungary a Parallel for Ireland (Magyarország feltámadásának írországi párhuzamairól) című munkáját, melyben a Deák Ferenc által képviselt passzív ellenállást állítja példaként az írek elé. Griffith, a mérsékelt nacionalista vezetők egyike nem vett részt a Húsvéti Felkelésben, de segített az ír parlament elismeréséért folyó harcban. Az Ír Szabad Állam első elnöke 1922. január és augusztus között.
- ⁷ Chuchullain nagyerejű hős, aki egymaga 150 emberrel is elbánt. Kisfiú volt, amikor felnőthöz illő fegyvereket kért, és már fiatalon Írország leghíresebb vitézévé vált.
- ⁸ FOSTER, ROBERT: *Modern Ireland. 1600–1972*. London 1989. 459.
- ⁹ Unionistáknak hívták azokat, akik nem kívántak elszakadni a Brit Birodalomtól, azaz fenn kívánták tartani az egységet.
- ¹⁰ John Redmond (1856–1918) az Ír Nemzeti Párt vezető egyénisége 1891-től, majd 1900-tól elnöke. Fontos szerepe van a harmadik Home Rule törvény elfogadtatásában. Fia és testvére az első világháborúban a brit hadseregben szolgált. Elvesztésük, valamint háborús parlamenti politikájának sikertelensége egészségét megviselte, végül 1918 márciusában egy szívroham végzett vele.
- ¹¹ Orániai Rend vagy Párt: 1795-ben Armagh megyében megalakult protestáns csoport a társadalom legkülönbözőbb elemeiből. A brit koronához való hűségüket fejezi ki a minden évben június 12-én a boyne-i csata emlékére megtartott felvonulásuk. (Ebben az ütközetben győzte le 1690-ben III. [Orániai] Vilmos II. Jakab angol királyt, aki katolikus vallású volt.) A Rend tagjai ma is Britannia legfőbb támaszai Észak-Írországban.

ANTAL TAMÁS

Árnyékország**A Harmadik Birodalom politika- és alkotmánytörténete (1929–1939)****Válság és fasizmus**

Az 1920-as évek második felében már egyre nyilvánvalóbbá vált a weimari köztársaság válsága, amely a világgazdaság 1929-ben történő megrázkódtatásakor véglegesen elmélyült, és a német politika illetve politikai rendszer több éves próbálkozás ellenére sem tudott ebből releváns alternatíva alapján kivetítő utat találni (W. Marx, H. Müller kancellársága). A válság mind a gazdaságban, mind a politikában, mind az államberendezkedésben, mind a társadalomban és a társadalmi gondolkodásban kiéleződött.

Gazdaságilag Németország alapvetően még mindig szemiperiférikus fejlődési folyamatot mutatott, noha jóval közelebb állt a tőkés centrumhoz, mint Ausztria vagy Magyarország. Ez magával vonta a derivált és komplementer fejlődési formáció legtöbb sajátosságát, minek köszönhetően a második és a harmadik ipari forradalomba való bekapcsolódás ellenére is a német gazdaság számottevően alulindukált maradt. Növelték a feszültséget a békeszerződés által terhelte hátrányok, amelyet a Young-terv csak fokozott (1929).¹ Ez azonban elegendőnek mutatkozott a társadalom jellegzetesen kelet-európai szemiperiférikus átalakulásához: a torlódott (duális) társadalom kialakulásához, a korabeli Németországban kétszere-sen. Az egyik pólust jelentette a Rajna-vidék tőkés centrumi fejlettsége, a másikat a jóval nagyobb területet kitevő egykori Poroszország. Társadalmilag azonban ez utóbbi is dichotom volt: az országos dualitáson túlmenően a porosz partikularitással is kialakult a modern és a tradicionális társadalmi szektor ellentéte. Mindezek teremtettek ké-

sőbb alapot a szélsőjobb aktivizálódásának Münchentől Berlinig.

A köztársaság weimari alkotmányon nyugvó abszolút polgári demokratikus, liberális rendszere éppen ezen jellegzetességei miatt a fentiekkel egy időben kezdett fokozatosan felőrlődni. Az alkotmány azt kívánta biztosítani egy köztársasági, sőt alapvetően demokratikus hagyományoktól is mentes országban, hogy valamennyi társadalmi partikuláris rétegnek meglegyen a maga, akár csak minimális képviseleti lehetősége, s az állam stabilitását ezen szervezetek (pártok) által artikulált érdekek permanens ütköztetése szavatolja. Azonban mindez az ellenkezőjét váltotta ki: a *Reichstag* sok esetben már éppen gátolta a mindenkorai kancellár tevékenységét, különösen, ha az elnöki kabinetként (kisebbségi kormány) működik az ominózus 48. cikkely értelmében. (Ez kimondja, hogy a köztársasági elnök a Reichstag összetételétől függően akár kisebbségi kormányt is kinevezhet, illetve rendeleti kormányzást vezethet be.)² A weimari demokrácia csődjét az állam föderalisztikus felépítése pedig csak még tovább növelte.³

1929-re a társadalmi feszültség kezelhetetlennek tűnő módon megnőtt, s ezt a Müller-kormány sem tudta orvosolni. A fent leírt folyamatok eredményeként a társadalom fokozatosan szembefordult a lassanként már csak a szociáldemokraták és a *Zentrum* által életben tartott köztársasággal. Minden, ami rossz, a weimari köztársasághoz kapcsolódott, beleértve különösen a német presztízs 1918 utáni törését. A lojalitását fokozatosan vesztő tömegek radikalizálódása elkerülhetetlennek látszott: egyre szimpatizánsabban fordultak a szélső jobboldal felé, ahol a még

nem teljesen rendezett mozgalomból a *Strasser*-fivérek is leszorítva egy ember vált meghatározóvá: *Adolf Hitler*.

A jobboldali ideológia nem elhanyagolható Hitler hatalomra kerülésében, bár igazán csak a „totális” fasizmus (nácizmus) mint normatív nemzeti nacionalista ideológia abszolutizálásának kialakulásához nélkülözhetetlen, különben is, a *Mein Kampf*ot 1928 környékén még igen kevesen ismerték, Hitler beszédei pedig sokkal inkább az aktualitásra épültek akkoriban, mintsem a tiszta mozgalmi eszmékre. Ugyanakkor az is igaz, hogy a tömegeknek ekkor még fogalmuk sem lehetett a fasisztoid karakter igazi jellemzőiről. A fajelmélet egyébként nem volt új a történelemben (*J. A. Gobineau*, *H. S. Chamberlain*), a *Herrenvolk* felsőrendűségének kidolgozása alapjaiban már létezett, mint ahogy tulajdonképpen a Führer-elv (*Führerprinzip*) is.⁴ Ami más: ennek a markáns kimunkálása és szociális megújódással való elegyítése⁵ szemben az internacionalista és a pacifista „fertőző” irányzatokkal.

Az NSDAP taglétszáma 1929-ben csak 170 000 volt, 1928-ban csupán 810 000 szavazatot szerzett, és 12 képviselőt küldhetett a *Reichstag*ba (az összes mandátumhelyek száma: 491)⁶, ami igen csekély, azonban néhány év elteltével mindez 288 mandátumra emelkedett. A továbbiakban ennek menetét vizsgáljuk.

Adolf Hitler útja a hatalom felé

Hitler hatalomra jutásában néhány kulcsfontosságú elemet el kell különíteni: 1) a nagytőke támogatásának megszerzése, 2) a tömegmozgalmak támogatásának clérése, 3) a korabeli politikai vezetőség sorozatos kudarcai.

A legfontosabb kiindulópont az első probléma: miért támogatta a német nagytőke Hitlert és az NSDAP-t? A válasz több komponensű. Először azt a kérdést kell megvizs-

gálnunk, hogy létezett-e más releváns alternatíva – s erre nemleges feleletet kell adnunk. A német nagytőke ugyanis kényszerpályán mozgott: a köztársaság idején gazdasági stabilizáció tulajdonképpen nem ment végbe, az infláció viszont annál inkább felzökött, ugrásszerűen nőtt a válsággal a munkanélküliség (segélyen 2,3 millió ember élt, a munkanélküliek tényleges száma pedig a 3 milliót súrolta már 1929-ben is!⁷), s ezzel fokozatosan duzzadt a baloldal támogatottsága (a kommunisták 13,1%-os eredményt értek el az 1928-as választásokon⁸). A megoldást illetően a felső körök egyre inkább egy autarchikus tervgazdaságra épülő hivatásrendi államot véltek egyedüli lehetőségnek (ez nem jelenti okvetlenül a későbbi totális államot!), ehhez viszont a politikai rendszer átalakítására volt szükség, amit elfogadhatóan (a kommunisták nyilván nem jöhettek szóba) csak Hitler kínált.⁹ Ha tehát kérdésként tesszük fel, hogy döntő szerepű-e egyáltalán a német nagytőke (elsősorban a tradicionális szegmens) a hatalom megszerzésében, akkor igenlő választ kell adnunk, de azonnal hozzá kell tennünk, hogy nem kizárólagos.

Mindez nem realizálódhatott volna a széles és nem feltétlenül félrevezetett néptömegek támogatása nélkül. A fasizmus alapfeltétele a tömegmozgalom: e támogatásának megszerzése, illetve megtartása nélkül nem életképes (lásd az olasz fasizmus válságát az 1930-as évek közepétől)¹⁰. A támogatottság fenntartásának alapvető módja az állandó politikai célok hangoztatása, amelyek nem merülnek ki a hatalomra kerülés pusztá megvalósulásával. Azonban ez nem az örökös ígéretetést jelenti. *Ormos Mária* kimutatta, hogy Hitler tulajdonképpen az alsó társadalmi rétegeknek nem ígért konkrétan semmit Németország felemelésén kívül, mégis a választásokkor jelentős számú szavazatot kapott tőlük. Hitler nem az egyik vagy másik réteghez fordult, hanem szónok-

lataiban az egész néphez, hirdelve ezáltal osztályfelettségét. Ezért az NSDAP-nek valójában nem is létezett konkrét politikai programja, mivel az említettek megvalósítását az egyik legfőbb állandó célban, a térszerzésben és a nagytérgazdaságban látta, ha ez utóbbiakat nem is tártá okvetlenül a széles közvélemény elé¹¹. És mivel a célok elég távlatinak minősültek, alkalmasak lettek a tömegtámogatottság későbbi fenntartására is – mint látni fogjuk eredményeket is prezentálva.

Miben állt mégis a tömegszimpátia? Részben abban, hogy olyasmiről beszélt Hitler, amit mindenki szívesen hallgatott: a német nagyságról, a múlt és jelen kontrasztjáról, a nemzeti érdekekről, s mindezekkel a tömegek affektíven azonosulni tudtak. Az érem másik oldalát a párt agitátorai jelentették, akik vezérükkel ellentétben mindenkinek adócsökkentésről, földosztásról, olcsóbb hitelekéről prédikáltak az utcákon, a stemplizőhelyeken (holott ezek természetesen valótlán ígéretek voltak, földosztás pedig még W. Darré agrárreformjaiban sem szerepelt). Valamint Hitlert jól megértették a középrétegek is, ahonnan valónak mindig is vallotta magát (az apja osztrák vámtisztviselő volt), illetve a munka- és szakképzettség nélküli ifjúság, lehetőséget kínálva nekik a Hitlerjugendben, illetve az SA-ban, amely ezek után gyakorlatilag nem lett más, mint – *Shirer* szavaival élve – „verekedők csürhéje”.¹² Tegyük hozzá, igazából Hitler sem tartotta őket többre, s így pont ők érezheték magukat az egyik legjobban félrevezetve 1933 után – valójában nem kaptak mást, csak amit megérdemeltek.

Harmadik posztulátumként az akkori német politikai elit tehetetlenségét és válságát jelöltük meg. A fokozódó gazdasági problémákon a Young-terv bejelentése mit sem segített, sőt csak a szégyenérzetet növelte, amit Hitler azonnal felismert: „*Ma az egész német törvényhozás nem egyéb, mint arra irá-*

nyuló kísérlet, hogy a békeszerződéseket meggyökereztesse a német népben. A nemzetiszocialisták e szerződéseket nem úgy tekintik, mint törvényt, hanem mint valami kényszert.”¹³

Ráadásul a szociáldemokrata és Zentrum párti miniszterelnökök sorra veszítették el bizalmukat *Hindenburg* elnökkel szemben (*H. Brüning, F. von Papen, K. Schleicher*), vagy éppen egymás kijátszásával próbálkoztak (von Papen kontra Schleicher), gyengítve ezzel a szociáldemokraták és a Zentrum összetartását az NSDAP-vel, a DNVP-vel, a *Stahlhelm*mel, illetve a kommunistákkal szemben.

Mindezek a folyamatok megindították Hitler számára a menetelést a kancellári szék felé, ami a fentiek ellenére sem volt éppen zökkenőmentes.

Hitlernek egyfelől a pártbeli ellenlábasait kellett félreállítania vagy legalább izolálni őket (*Otto Strasser, Ernst Röhm*), másrészt minél több szavazatot szerezni minél rövidebb idő alatt. Mi ez utóbbi feladattal foglalkozunk.

A párt anyagi problémái fokozatosan csökkentek, midőn 1928 és 1930 között a nagytőke egyre nagyobb része jelezte támogatását. Ezzel párhuzamosan Hitler óriási kampányhadjáratba kezdett, és soha addig nem látott teljesítményt felmutatva – az 1930-as választásokra készülve – fél hónap alatt több mint húsz fellépést hajtott végre, így joggal remélt 50-60 reichstagbeli mandátumot eredményként. Azonban itt tévedett, mint ahogyan mindenki a német politikai körökben: az NSDAP (addig 12 mandátumot birtokolt!) nem 50-60, hanem egyenesen 107 képviselői helyet szerzett a Birodalmi Gyűlésben, felülmúlva ezzel minden várakozást¹⁴. A jelentős fejlődés döntően annak volt köszönhető, hogy a DNVP elveszítette szavazóinak felét, a szociáldemokraták támogatottsága is csökkent valamivel, valamint hogy 4,6 millióval több választó jelentkezett az urnáknál, mint ko-

rábban. A Hitlert támogatók jelentős része azonban nem volt nevezhető okvetlen nácinak vagy akár csak radikálisan jobboldalinak, sokkal inkább nemzeti érzelműnek, akik nem is annyira Hitler mellett, mint inkább a köztársaság csődje ellen szavaztak.

Mindez egyértelmű jele volt annak, hogy valami lényegesen változott: most már nem lehet figyelmen kívül hagyni az „osztrák káplárt” és a felemelkedő nemzetiszocialistákat, akik a „másik” szélsőséggel, a kommunistákkal együtt 575 parlamenti helyből 183-at tartottak kezükben, s – bár első hallásra meglepő, de – velük nem egyszer megtalálták a hathatós együttműködés lehetőségét is, mivel nézeteikben létezett egy fontos egyezőség: a legfőbb szálla, a weimari köztársaság.

Az NSDAP támogatása hirtelen prosperált: a német nagytőke gerince végleg mellé állt (*Kirdof, Thyssen, Hjalmar Schacht*, a későbbi ipari miniszter, *Wilhelm Keppler*, Hitler 1931-es gazdasági tanácsadója), a taglétszáma a szeptemberi választásoktól számítva az év végéig megnégyszereződött¹⁵.

Ilyen háttérrel került sor Hitler és Hindenburg első találkozására 1931 kora őszen, ami azonban még nem hozott áttörést (a későbbi Führer szétszórtnak mutatkozott, amit leginkább *Geli Raubal* halálával lehetett összefüggésbe hozni¹⁶). Ekkor az öreg elnök azt a kijelentést tette, mely szerint Hitlert legfeljebb postaügyi miniszterként tudná elképzelni, kancellárként aligha. Hindenburg fantáziája akkor szegényesnek bizonyult, csakúgy, mint mindenki másé.

Hitler viszont erőre kapott: életének talán legnehezebb, heroizálás nélkül állíthatóan emberfeletti teljesítményt kívánó éve következett, 1932. Őt választási kampány várt rá, és – ha ebből a *Landtag*-választásokat nem számoljuk, akkor is – egy kétfordulós elnökválasztás és két *Reichstag*-választás, úgy, hogy teljesítményét kampányról kampányra megduplázta.

Az elnökválasztás procedúrájához nem sok kedve volt az akkor már nyolcvanötödik évében járó Hindenburgnak, de mivel Brüning nem tudta meghosszabbíttatni a *Reichstag* taggal a tisztségét, vállalnia kellett a kihívást. Mivel február 22-én *Goebbels* bejelentette: a Führer jelölteti magát Hindenburg ellenében (ehhez Hitler – lévén 1925 óta hontalan – előbb gyorsan megszerezte a német állampolgárságot¹⁷). A küzdelem hatalmas erőt vett; először alkalmazta dr. *Goebbels* kampányfőnök a hangos média adta lehetőségeket. Hitler ismét bejárta az egész országot, de a végkifejlet – immár negatív értelemben – ismét váratlan eseményt hozott: a március 13-i első forduló eredménye 49,6% lett Hindenburg javára [Hitler 30,1%, *Thälmann* (KPD) 13,2%, *Duesterberg* (Stahlhelm) 6,8%]¹⁸. Mivel a szükséges abszolút többséget senki sem érte el, újabb forduló következett. Hitler immár repülőgéppel közelítette meg szónoklatainak helyszíneit, retorikai mogulként még több beszédet tartott, de ez sem segített: a győzelem – várhatóan – Hindenburgé lett 52,9%-kal, Hitler a voksok 36,7%-át kapta meg. Az „öreg” ráadásul a sikertől felbuzdulva egy elnöki rendelettel betiltotta az SA és az SS működését. Ezt az NSDAP többszörös kudarcként élte meg, de mielőtt tovább haladnánk, egy megjegyzést okvetlenül tennünk kell: igaz, hogy Hitler vereséget szenvedett, de a társadalom több mint egyharmada mégis őrá szavazott!

A *Landtag*-választásokon az NSDAP egyértelmű célja az lehetett, hogy mennél több *Land*ban megszerezze az ottani kormányalakításhoz szükséges többséget vagy legalább ahhoz igen közeli értéket. Hitler további terveihez ez stratégiai ajánlólevélnek számíthatott volna, de célját teljes egészében csak *Anthalmban* érte el, ahol *Alfred Freyberg* náci képviselő alakíthatott kabinetet. Egyéb landokban a támogatottsága 30% körül mozgott, ezzel is megerősítve az elnökvá-

lasztás során a politikai potenciálról már levont következtetéseket¹⁹.

Azonban nem sokkal a választások után megbukott a Brüning-kormány, az új *Reichstag*-választásokat július 31-re tűzték ki. Hitler tudta, hogy elérkezett a talán soha vissza nem térő alkalom: minden képzeletet felülmúló kampányhadjáratot folytatott, valóban *harcolt*. Július 15. és 30. között 53 színhelyet keresett fel, s közben azt is sikerült elérnie, hogy von Papen engedélyezze az SA és az SS működését. Mindezek demonstrálására érdekességképpen megemlítjük, hogy Hitler pl. július 27-én 60 ezer ember előtt beszélt Brandenburgban, majd ugyanennyi előtt Potsdamban és még aznap egy 120 ezer fős közönség előtt Berlinben, ahol további 100 ezer ember a *Grünwald* stadionon kívülre szorulva hangosbeszélőn hallgatta őt. A hatás nem maradt el: az NSDAP a Reichstag legerősebb pártjává lett 230 mandátummal, 14 millió szavazó támogatásával (37,3%). Nyilvánvalóvá vált, hogy a társadalom középső és felső rétegei – talán a katolikusokat leszámítva – áttáltak Hitler oldalára (SPD 133, KPD 89, Z 73 mandátum).²⁰

A kancellári kinevezést Hitler már a zsebében érezte, mikor Hindenburg közölte vele, hogy maximum von Papen melletti alkancellárságig hajlandó elmenni. Ezt Hitler dühöngve utasította el, mondván, hogy „a fennálló kormányban való részvétel az ő számára nem jöhet szóba. A nemzetiszocialista mozgalom jelentősége mellett neki el kell érnie a maga és pártja számára a kormány és az állam vezetését teljes egészében.”²¹

Ezzel a kijelentéssel – mintegy *filius ante patrem* – váratlanul leleplezte önmagát, szerencséje, hogy csak ketten hallották: Hitler az államfői hatalmat is magának vindikálta. Minden esetre Hindenburg hajthatatlan maradt, de nem ez volt az egyetlen meglepetés von Papen körül. Ugyanis az első ülésnapot a Reichstagban a kommunisták eleve egy

bizalmatlansági indítvánnyal kezdték, amit az NSDAP és a Zentrum is támogatott, ennek fejében a kancellár első s egyben utolsó performanszra felolvasott egy – még az ülés előtt megfogalmazott – elnöki döntést, amelyben feloszlatta az öt első és egyetlen lépésével lemondató *Reichstagot*, s új választásokat írt ki. Mindkét lépés teljesen váratlan volt, de az előre elhatározott *Reichstag* feloszlata talán a nehezebben követhető, mindenesetre von Papen fiasója és elégtétele következtében Hitler – az évben immáron ötödjére – újra választások elé nézett.

A továbbra is „Légalité” Adolf azonban egyre türelmetlenebb lett, s ereje is fogyóban volt, ami ilyen hónapok után nem is meglepő. Végül az NSDAP félelme beigazolódott: a november 6-i választásokon 2 millió szavazatot veszített, s így csak 196 mandátumot szerzett pártjának.²² Alapvető oka, hogy most 1,4 millióval kevesebben járultak az urnák elé, mint júliusban. A kudarc ellenére Hitler továbbra is kisebbségi kabinet formájában követelte a saját kinevezését a 48. cikkely értelmében. Ez most sem következett be, ugyanis Schleicher tábornok javaslatára (aki korábban von Papent is „felfedezte”) egy másik személy kapta meg a bársonyszéket, jelezvén a politikai élet teljes káoszárt (egy éven belül már a harmadik kancellár!): ez pedig maga Schleicher. Ezúttal azonban már a társadalom sem volt elégedett.

A politikai krízisből *in abstracto* három lehetséges kiutat lehetett találni: 1) a Schleicher-kormánynak végül néhány alkalmas javaslatral sikerül feloldania a társadalmi feszültséget (a decemberi bemutatkozó beszéd után máris „agrárbolsevistának” titulált kancellár számára ez eleve valószínűtlennek látszott); 2) a majdnem polgárháborús hangulat megfékezésére kivételes állapotokat lehetett volna bevezetni, megfékezve a szélsőséges polarizálódást, ami egyre inkább az NSDAP és a kommunisták irányába muta-

tott, mivel ez utóbbiak részére is manifesztálódott némi előretörés. Ehhez viszont valószínűleg szükség lett volna a *Reichswerhre*, aminek megvalósításához senki sem vállalta a felelősséget.

Maradt tehát a harmadik verzió: valahogyan egyezsége jutni Hitlerrel egy koalíciós kormányt illetően. A feladatot a végig sértett Papen vállalta – persze saját érdekből. Három aduja is volt: 1) már az elnök sem állt Schleicher mellett, és úgy tűnt, a *Reichstag* sem pártolja őt; 2) Papent viszont a nagytőke jelentős mértékben támogatta, így Hitler mellett még ő számított a felső gazdasági körök potenciális dotáltjának; 3) Hitler látta, hogy önerőből egyenlőre semmiképpen sem boldogul, és Papen tálcán kínálta fel neki az együttműködés lehetőségét, ráadásul őt ajánlva be kancellárnak, mivel a koalícióra más módon nem mutatkozott esély. A folyamat végül is beindult. A döntő lökést *Oskar von Hindenburg*, az elnök fia támogatásának megnyerése jelentette, valamint az, hogy a nagytőke valóságos kampány formájában ostromolta az öreg köztársasági elnököt, aki addigra már belefáradt az örökös huzavonába és a kudarcokba. Schleicher fokozatosan lejáratta magát, agrárreformja még Hindenburgot is sértette, aki ráadásul úgy vélte, Hitler hamarosan úgy is leszerepel, vagy ha nem, legalább tényleg stabilizálódik a gazdaság, s miután *Hugenberg* (DNVP) is beleegyezését adta szó szerint az utolsó pillanatban, az agg elnök végül is megvalósította Hitler legfőbb álmát: 1933. január 31-én kinevezte őt Németország kancellárjává. Még nem tudta, hogy a köztársaságnak ezzel végleg leáldozott.²³

A totális állam kiépítésének feltételét is képező első két – és egyben leghosszabb – lépés lezárult. Ehhez képest a következő események már soha nem látott forgószél gyorsaságával tépázták a meggyötört német demokráciát.

Hitler a kancellár

Miután Adolf Hitler – végül is alkotmányos úton – több mint egy évtizedes politikai pályát maga mögött tudván (1919-ben lépett be a DAP-ba) kancellár lett, elsődleges célként a köztársaság és a koalíció – tulajdonképpen szintén alkotmányos módon történő – felszámolását jelölte ki maga számára, megadván ezzel a kegyelem döfést a weimari rendszernek és bebizonyítva ezzel a korabeli német demokrácia védtelenségét és abszurdságát.

Alapvető feltételnek mutatkozott Hitler tervéhez a *Reichstag* újbóli – most már nácifikált – átalakítása. Ennek érdekében március 5-re új választásokat íratott ki, remélvén, hogy végre megszerezheti a várt parlamenti – lehetőleg abszolút – többséget. A szokásosnál is nagyobb kampány nem maradt el, de az igazi lökést mégis – függetlenül attól, hogy ki okozta, a félnótás *van der Lubbe* egyedül vagy inkább más²⁴ – a *Reichstag*-tűz jelentette. Február 28-án erre hivatkozva gond nélkül aláírta Hindenburg a „Nép és állam védelmére” (*Verordnung des Reichspräsidenten zum Schutz von Volk und Staat*) című szükségrendeletet, amely az Alkotmány 48. cikkelyének (2) – radikálisan értelmezett – bekezdése alapján kimondta: „Ezért engedélyezve van a személyes szabadság, a szabad véleménynyilvánítás, a sajtószabadságot is beleértve, az egyesülési és gyülekezési jog korlátozása, a levél-, posta-, távíró- és telefontitkokba való betekintés, házkutatás elrendelése és tulajdon lefoglalása, illetve korlátozása az egyébként erre előírt törvényes kereteken túl is.”²⁵

Megszűt tehát a *habeas corpus* joga, s az „árulás” elleni rendelettel kiegészítve a következőkben ez a jogforrás adott legális alapot a sorozatos üldözéseknek.

De nem ez volt március 28. egyedüli meglepetése. Ugyanis Hitlerék komolyan

clretentő példát kívántak statuálni a *Reichstag*-tűz kapcsán, s ennek alapvető elemét képezte, hogy minimum van der Lubbe-nek a fejét kellett venni. A március 27-én gyűjtogatás bűncselekményében irányadó jogszabály szerint viszont ilyen büntetékért „csak” maximum életfogytig tartó szabadságvesztést mint büntetést lehetett kiszabni. Ezért 28-án törvénymódosítást fogadtak el arról, hogy megváltoztatják a szankció legsúlyosabb formáját – halálbüntetésre. Mindezek ellenben még nem jelentettek megoldást, mivel az új rendelkezés csupán egy nappal a tűz után lépett hatályba. Így március 29-én újabb módosítás következett: visszamenőleg (!) alkalmazhatóvá tették a halálbüntetést az 1933. január 31-e és február 27-e közti időszakra is („*Lex van der Lubbe*”). Ezzel a lépéssel nyíltan sárba tiporták a *nulla poena/nullum crimen sine lege praeria* minden jogállamra vonatkozó büntetőjogi alapelvet, valamint az alkotmány 116. cikkelyét (viszszaható hatály tilalma), végleg egyértelművé téve az esetlegesen még kételkedők számára is a jogállamiság halálának kezdetét.

Közben március 5-e úgy jött el tehát, hogy a kommunista jelöltek nagy része le tartóztatásban volt (ennek ellenére is megtartottak egyébként 81 mandátumot a megelőző 100-ból). Végül is az összes szavazatok 43,9%-át kapta meg az NSDAP (17 millió voksoló), 288 helyet biztosítva ezzel a *Reichstag*-ban, amely ugyan többet jelentett, mint bármely korábbi eredmény, de a várt sikerhez képest messze alulmaradt, a szociáldemokraták és a Zentrum viszont relatíve megőrizte addigi pozícióját.²⁶ A nacionalisták 52 mandátumával együtt azonban a kormány mégis abszolút többséghez jutott – de mindez jelenti azt is, hogy a koalíció továbbra sem szűnt meg.

Ez ugyanakkor nem változtat azon a tényen, hogy a néptömegek 44%-a Hitlerre szavazott, ami messze felülmúlta az összes többi pártét (a második helyen álló SDP is

csak 7 millió szavazatot kapott). A korábbiakhoz képesti többlettámogatás a baloldal elleni fellépésen túl a katolikus tömegek jelentős átpártolásából is adódott, különösen a dél-bajor területeken, ahol 1932 júliusa óta az NSDAP támogatottsága 22,9%-ot emelkedett. Nem szabad figyelmen kívül hagyni azt sem, hogy a nem rá szavazók jelentős részéről sem lehetett feltétlenül állítani, hogy kifejezetten Hitler-ellenesek lettek volna, bár kétségtelen, hogy a társadalom majd kétharmada még mindig nem tekintette őt a Führerének²⁷.

Mégis, az NSDAP ünnepe, a *Völkischer Beobachter* Hitlerről áradozott, s ezzel nem volt egyedül. Ugyanis mindent összevetve elmondható, hogy a német nép tudatosan vetette le köntösét az évtizedes rémálomnak, hogy elinduljon egy reményekkel teli, boldogabb világ felé. Az elgondolás valójában helytálló, csak a megvalósítás történt másként, mint ahogyan remélték.²⁸

Az új parlamenti összetétel lehetővé tette, hogy hezitálás nélkül betérjessze és elfogadtassa Hitler a gyakorlatilag a parlamentarizmus megszüntetéséről szóló ún. *felhatalmazási törvényt*, amely négy évre a kormányt jogosította fel a legiszlációra, az alkotmánymódosításra és a külföldi államokkal kötendő szerződések jóváhagyás nélküli megkötésére. Ezzel a lépéssel a *Reichstag* az államirányításból voltaképpen kiiktatta önmagát (mindössze a 94 jelenlevő szociáldemokrata képviselő szavazott nemmel!), a kormány feletti ellenőrzési joga elveszett, s mindezt – újbóli megszavazással – négy évente ismételtelen megette.

A következő lépés július 14-re esett: törvényben mondták ki, hogy Németországban az egyedüli legális párt a Nemzetiszocialista Német Munkaspárt. A pluralitás ezennel megszűnt, a totális államhoz szükséges egypárti monokratizmus így normatív megvalósult.

Ehhez előjátékkul 1933 tavasza szolgált,

mivel a márciusi választások után rendre oszlatták fel a pártszervezeteket, mindenekelőtt a Kommunista Pártot (KDP), majd a május 1-i ünnepségsorozat után a szakszervezetek és velük együtt az így bázis nélkül maradt Szociáldemokrata Párt (SDP) következett, s ezután a Zentrum Párt már önként feloszlatta önmagát, csakúgy, mint a többi polgári párt. Végül a júliusi pártstruktúra valóban monizmust mutatott.

A köztársaság utolsó (mű)emlékét maga Hindenburg jelentette, aki ugyan aláírt mindent, amit Hitler letett elé, de – érthetően – mégis útban volt, emlékezzünk csak a korábbi hitleri kijelentésre, amelyben az államfői hatalmat is magának vindikálta. Azonban jelen esetben már csak várnia kellett, mivel az agg elnök 1934-re köztudottan utolsó hónapjaiban járt, s miután halála augusztus 2-án be is következett, Hitler könnyűszerrel megszerezte az elnöki hatalmat is: most már valóban a *Führer*nek érezhette magát.

Természetesen ehhez ignorálni kellett az 1932. december 17-i alkotmánymódosítást, amely szerint az államfő halála esetén az új elnök megválasztásáig a Legfelsőbb Bíróság elnöke veszi át a posztját. Ez *in praxi* könnyen megoldható volt a felhatalmazási törvény alapján, mivel az kimondta, hogy szükség esetén (annak nyilvánították) a kancellár akár az alkotmánnyal ellentétes döntést is hozhat. Augusztus 1-jén ez meg is történt, törvényben mondták ki, hogy az elnöki feladatkör Hindenburg halála után a „vezér és kancellár”-ra szálljon át. A közvéleménnyel pedig csak Hindenburg testamentumát ismerték, amely szolgálatainak sommáztatát foglalta magában, és ráadásul dicsérte Hitlert. Az utolsó kívánságot tartalmazó iratot pedig – minthogy Hindenburg kifejezetten neki címezte – csak a *Führer* olvasta, és valószínűleg azonnal meg is semmisítette, akármilyen állt benne (von Papen szerint, aki a végrendelet első változatát fogalmazta, a

levélben a monarchikus berendezkedés visszaállítását javasolta a haldokló elnök, de maga a szöveg sosem került elő)²⁹.

A köztársasági elnöki címet ezek után eltörölték, mivel Hitler *Vezér és Kancellár*-nak (*Führer und Kanzler*) deklarálta magát. Népszavazással azért ezt még megerősítették („csak” 90%-os lett az „igen”!).

A totális állam ezzel tisztán kirajzolódott, a képre Hitler árnyéka vetült, a gyakorlat kontúrai viszont csak ezek után adták meg az igazi színét.³⁰

Államszervezet, közigazgatás, törvénykezés

A Harmadik Birodalom jogrendszerének fő sajátossága, hogy a totalitárius volta ellenére sem törölték el (helyezték hatályon kívül) *de iure* a weimari alkotmányt. Ez nem is mutatkozott szükségesnek, mivel különös, alkotmányos kereteket biztosított a koordinálás számára, ugyanakkor egyetlen „zavaró” cikkelyét sem kellett figyelembe vennie a hatalomnak, mivel ezeket tetszés szerint kikerülhette a felhatalmazási törvény segítségével. Legalitását tehát Hitler rendszere – bármilyen furcsa is – éppen a megvetett alkotmányra alapozhatta.

A *Reichstag* formálisan szintén tovább élt, bár törvényalkotó tevékenységet négy különleges eset kivételével (az újjáépítési törvény és a három zsidótörvény) nem folytatott. Legfontosabb funkciója a felhatalmazási törvény négy évente történő meghosszabbítása lett, valamint Hitler legnagyobb hatású beszédeit – *quasi* propaganda célból – mindig a Birodalmi Gyűlés előtt tartotta meg, amely azután engedelmesen üdvözlésben tört ki. Formálisan a választásokat megtartották ugyan (plebiszcitárius vezérdemokrácia), de ez természetesen messze állt a valóban demokratikus jellegtől, mivel csak a náci által kijelölt képviselőket lehetett indítani. Elvileg a szavazás titkos volt, az

SD a sorszámozás és a kronologikus névsor-
rögzítés módszerével mégis ellenőrizni tud-
ták, ki kire szavazott, vagy ki voksolt Hitler
ellen.

Nem létezett aktívan ülésező miniszter-
tanács sem: az első hónapokban még né-
hányszor csak-csak összeült a kormány, de
később ez is elmaradt, a helyette felállított
Titkos Kormánytanács pedig csak papíron
létezett, s a még az első években a háborús
tervezés végett megalkotott Birodalmi Hon-
védelmi Tanács (*Reichsverteidigungsrat*) is
csak két ülést élt meg hivatalosan. Ez utóbbi
munkabizottságokra oszlott, aktívabban ilyen
formában működött.

A kormányzati funkciókat a hagyomá-
nyos minisztériumok helyett speciális hiva-
talokra bízta: így alakult meg A Führer
Helyettesítési Hivatala (*R. Hess, M. Bor-
mann*), A Hadigazdasági Megbízott Hiva-
tala (*H. Schacht*), A Közigazgatási Megbí-
zott Hivatala (*W. Frick*) és a Négyéves Terv
Meghatalmazottjának Hivatala (*H. Göring*),
valamint léteztek további felsőbb kormány-
hivatalok csekélyebb jelentőséggel, de mind
közvetlen Hitler hatalmának alárendelve (öss-
zesen 42).

Az utolsó kijelentésből is látszik, hogy az
állam élén a Führer és Kancellár állt (Hitler),
az ő kezébe futott össze minden kormányza-
ti szegmens ellenőrzése (*Führerstaat*). Sze-
repe mindenek felé emelkedett, a kormány
által rendeletileg hozott „törvények” (több
ezer) tőle credtek, azonban a Führer-hata-
lom nem szűkíthető le csak az ő diktatúrájá-
ra: neki alárendelten bár, de működtek
egyéb Führerek, mint a birodalmi ifjúsági
Führer (*B. v. Schirach*), a birodalmi munka-
szolgálati Führer (*F. Sauckel*), az SS és a
Gestapo Führere (*R. Heydrich*, később *E.
Kaltenbrunner*), valamint a Népfelvilágosító
és Propaganda-minisztérium vezetője, Goeb-
bels és a „mindenes” Göring.

Másik két hatalmi intézmény: az állam-
apparátus és a párt. Az utóbbi azonban –

szemben a Szovjetunióval – nem gyakorol-
hatott vezető vagy ellenőrző szerepet az
előbbi felett. A párt elsősorban a tömegek
mozgósításának eszköze volt, propagandisz-
tikus célokat látott el, így nem létezett az
olasz fasiszusbelihez hasonló Nagytanácsa
vagy egyéb központi szervezete. (A húszas
években még bonyolult pártszerkezet jelle-
mezte az NSDAP-t, Birodalmi kincstárnok-
kal, Birodalmi gazdasági vezetővel is bírt
abból az elgondolásból, hogy a hatalomra
kerülés után azonnal a régi helyébe léphes-
sen az új felépítmény [árnyékkormány],
azonban a valós Birodalomban ez már szük-
ségtelenné vált.³²)

Az államapparátus annál komplikáltab-
ban, a végtelenségig szövevényesített mó-
don funkcionált. Hitler ugyanis mégsem
szüntette meg a „korábbi”, csupán felállí-
tott számos új intézményt, hogy már ponto-
san senki sem tudta, mi is tartozik a hatáskö-
rébe és mi nem. Ez a kaotikus állapot végig
jellemzte a Harmadik Birodalmat, s ez
Hitlernek érdeke is volt, mert így csupán
egyetlen biztosnak látszó pont létezett: ő.
Mindez felsőbb szinten is megmutatkozott:
a külügyi feladatok ellátása például hol *Neu-
rath*, hol Göring, hol *Rosenberg* feladata lett,
s néha még Goebbels is beleszólt, bár a
külügyminiszter Neurath volt. Belső rivali-
zálás és kompetíció alakult ki minden hatal-
mi régióban, megtévesztve ezzel az ellenfe-
leket, de a résztvevők önmagukat is³³.

A totalitárius rendszerben tehát az állami
szuverenitás eszméje, a hatalommegosztás
montesquieu-i gondolata és a polgári parla-
mentarizmus elve egyaránt nemkívánatossá
vált, átadva helyét a fajfenntartás mint min-
denek felett álló nemzeti érdek biztosításá-
nak. Ergo ez az állam leginkább a *Karl
Schmitt* elméleteiben megalkotott volunta-
rista vezérállam-koncepciónak felelt meg,
amely *in concreto* így az antiliberalis-anti-
pluralista *Machstaat* végletekig totalizált for-
máját jelentette³⁴.

* * *

A közigazgatásban az előzőeknél prózaibb formáció alakult ki. A föderatív jelleget megszüntették, az addigi tagállamokat vizs-
szaminősítették tartományokká, élükre Hitler nevezett ki kormányzót (1934. január 30.: a birodalom újjáépítéséről szóló törvény – *Gesetz über den Neuaufbau des Reichs*). A helyi parlamentek is megsemmisültek, a városok elvesztették autonómiájukat, s a belügyminiszter ellenőrzése alá kerültek: ő nevezte ki a százezernél több lakost számláló települések polgármesterét – kivéve Berlint, Hamburgot, s a majdani *Ostmark* (Ausztria) központját, Bécset, ahol Hitler magának tartotta fenn ezt a jogot. A kisebb városokban a kinevezés joga a kormányzókat illette meg. A tartományok koordinálása a *Führerprinzip*nek megfelelően történt négy kancellárián keresztül: a köztársasági elnök kancelláriája (*O. Meissner* – 1934-ben megszűnt), a kancellár, a párt és a Führer kancelláriája (ebben a sorrendben: *H. H. Lammers; Bouhler; R. Hess és M. Bormann*).

Politikailag körzetekre (*Gau*) oszlott az ország a választóközeteknek megfelelően (34 darab), további hétre tagolták Ausztriát, a Saar-vidéket, Danzigot és a Szudétaföldet. Egy *Gau* több *Kreis*ből állt élükön a *Kreisleiterekkel*. Még kisebb egységnek számított az *Ortsgruppe* (helyi csoport), s az ezen belüli háztömbsejt.³⁵ Az új közigazgatás legitimációs látszatát egyébként az keltezte, hogy első megítélésre mindez jelentette volna a koordinációban a hagyományos képviselői rendszert felváltó, nemzeti jelentőségük által (faji) alapon tagolt társadalmi csoportszerveződések mint újszerű alapkövek előtérbe helyezését is. Valójában azonban a hivatásrendi szervezés náciifikált mintájának kibontása történt meg³⁶.

A Harmadik Birodalom törvénykezése (amely még az átlagosnál is messzebb esett a valódi *igazságszolgáltatástól*) a következő

alapelve épült: „*A totális állam nem tűr különbséget jog és morál között. Az igazságszolgáltatás csak egy világnézet keretében lehet és tud független lenni.*”³⁷ És különben is: „*A törvény és a Führer akarata egy és ugyanaz... Hitler a törvény!*”³⁸

Ezek után már nem meglepő, hogy az alkotmány 109. cikkelye (a törvény előtt egyenlőségről) igen sajátos módon érvényesült a gyakorlatban: a náci *Volksgemeinschaft*ban (népközösség) elvileg mindenki egyenlő, de úgy, hogy – némi túlzással – senkinek sincs joga semmire.³⁹ Ehhez kapcsolódóan a nők jogairól pedig még ennél is egyedibb elképzeléssel állt elő Hitler: „*A nőemancipáció csak a zsidó intellektus által kifundált szó, és tartalmát is ez a szellem határozza meg... Az ő [ti. a nő] világa a férje, családja, gyermekei és a háza.*”⁴⁰

Az utóbbiak kellő megértetése végett létrehozták a náci nőszövetséget is (*NS. Frauenschaft*), valamint szerveztek „menyasszonyképzőt”, ahol a kellő árszemplélet elsajátítása volt a legfontosabb cél, s csak ezt követően jött a gyakorlatiasabb képzés mintegy subsidiárius jelleggel (hozzátesszük, hogy a feleség teljes házastársi egyenjogúságát Németországban csak az évszázad második felében, 1959-ben sikerült elérni!⁴¹).

Egyébként a társadalom szervezetekbe történő beosztása jellegzetessége volt a Birodalomnak. Működtek különböző egyesületek, egyletek, körök, mindenféle társadalmi igénynek megfelelően – csak éppen mind náci ideológia alatt. *Ormos Mária* találóan több helyen megjegyzi, hogy ezzel tulajdonképpen Hitler a különböző intézmények helyett az embereket „államosította”, s ha mindezt tovább gondoljuk, felismerhetjük, hogy ezen lépésével Hitler igyekezett likvidálni a perszonális individuumot a totális sematizmus jegyében, így téve feltétlen hívévé az egyént az államnak, s megteremtve ezúton a globális szimpátiát a rendszer legitimitása érdekében, mígnem a társadalmi

organizmus legtöbb apolitikus szférája politikussá formálódott át. Az állam és a társadalom lassanként egygyé olvadt.

A bírósági hierarchia csúcsán hagyományosan a *Reichsgericht* (a német Legfelsőbb Bíróság) állt, de nemsokára megjelent mellé a *Volksgerichtshof*, a Népbíróság, amely a hazaárulási esetek kizárólagos, rettegett kezelőjévé vált. Az utóbbi két hivatásos és öt népbíróból (ülnekből) állt, ezeket legtöbbször az SS tagjaiból delegálták. Ítélete ellen fellebbezésnek nem volt helye. A tárgyalás menete inkább egy hadbírószékére hasonlított, egyetlen nap alatt befejeztek egy ügyet, s a szinte jelképesen kirendelt (szintén náci) védők még ha akarták volna, sem tudták érdemben ellátni feladatukat, mivel még tanúk állítására is alig adódott lehetőségük. A büntetés leggyakrabban halál volt.

Később tovább szigorították a „kormány elleni ármányos támadások” elbírálását a *Sondergericht* (Különleges Bíróság) felállításával, amely mindig három kipróbáltan párttű bíróból állt. A védelem itt sem állt könnyebb feladat elé, mint az előzőekben.

A bírók megbízhatóságát egyébként a második Közzszolgálati Törvény (1937) garantálta, amely az „alkalmatlanok” elbocsátását lehetővé tette. Így inkább minden jogász önként belépett a Nemzetiszocialista Német Jogászok Szövetségébe. Természetesen mindez ellentmondott az alkotmány vonatkozó cikkelyeivel (102–105. és 128. cikkely: a bírói függetlenségről, a rendes bíraskodásról, a bírók kinevezéséről, a közhivatal-viselésről), de a felhatalmazási törvényből eredően a hatalomnak ezzel sem kellett törődnie. Itt jegyezzük meg, hogy Hitler a lipcsei per óta nem kedvelte különösebben a jogásznépet, mivel ott csak van der Lubbe bűnösségét sikerült bebizonyítani, a másik három kommunistáét (*V. Tanjev, B. Popov, G. Dimitrov*) nem.

Egyéb polgári és büntető ügyekre ma-

radtak a korábbi bírósági szervek, az említett módon átvizsgált bírákkal⁴².

Azonban a bíróságokon túlmenően az „igazságszolgáltatáshoz” egyéb szervezetek is kapcsolódtak, amelyek törvényesen a törvény felett álltak. Ilyen mindenek előtt a *Gestapo* (*Geheime Staatspolizei*) a jogait rögzítő Gestapo-alaptörvénnyel, mely szerint a titkosrendőrség tagjai tevékenységét bírói szerv nem vizsgálhatja felül. Ez *in praxi* annyit tett, hogy bárkit letartóztathattak, internálhattak (Dachau, Berlin, Oranienburg, Sachsenhausen, Ravensbrück, Mauthausen táborai) anélkül, hogy e „védőőrizet” (*Shutzhaft*) ellen bárhol tiltakozni lehetett volna. Az internálótáborok felett *Theodor Eick* rendelkezett az általa összeállított szabályzat segítségével, amelyben a korbácsütés még az enyhébb büntetési nemek közé tartozott.

A *Gestapo* mellett 1934. június 30-ig jelentős szerepet játszott a már említett SA, de a „hosszú kések éjszakája” után jelentőségét veszítette, s átvette Röhmék helyét Himmler és az SS, amely 1936-ban *Reinhard* („hóhér”) *Heydrich* (1943-tól dr. *Ernst Kaltenbrunner*) vezetésével egyesült a *Gestapo*-val. Az ő vezetésük alá tartozott még a biztonsági szolgálat (*Sicherheitsdienst* – SD) is.⁴³

A Harmadik Birodalom jogának további jellegzetessége volt a tett-felelősség helyett a terhelt személyéből kiinduló felelősség uralkodóvá tétele, s vele a kriminálantropológia faji ihletettségű, szélsőséges eltorzítása. Névleg ezért minden cselekményt üldözendőnek nyilvánítottak, amely az „egészséges [árja] népi érzület” ellen irányult. Mivel ezen kategóriába tulajdonképpen bármi beletartozhatott, így az állampolgárok számára a jogbiztonság és a materiális igazságosság még elvben sem minősülhetett biztosítottnak⁴⁴.

Az Alkotmány II. Főrészének I. és II. fejezetében rögzített polgár- és szabadság-

jogok – a már említett intézkedésekből is láthatóan – a gyakorlatban egyáltalán nem vagy csak megcsúfolt formában érvényesültek. De mivel ezek eredetileg szerepeltek a mellőzött, de ténylegesen hatályon kívül soha nem helyezett alkotmányban, így általuk mégis hitelesebbnek tűnt a hitleri vezérdemokrácia, mint szabadságjogai terén a „sztálini bazár”. Úgy tetszett, hogy a polgár- és politikai jogok már nem az egyénnel veleszületett, hanem az állam által neki adományozott jogosítványok voltak.

A legtöbb társadalmi viszony megítélését a közjog normáin keresztül igyekeztek megoldani, a magánjogi szféra autonómiája fokozatosan csökkent – *in nuce*: az eredendően apolitikus viszonyok is lassan átpolitizálódtak, az állami beavatkozás minden létterületen egyre totálisabbá vált.

A Birodalom negligálni igyekezett minden polgári kori főbb törvényalkotási produktumot, hogy ezek helyét saját kodifikációs termékei vehessék át. Ilyen elven a BGB sorsa is csaknem megpecsételődött, amennyiben az addig is lehetőleg mellőzött német Ptk. helyett a nemzetiszocializmus hanyatló időszakában új, a kereskedelmi jogot is magába foglaló, kizárólag germanista alapú magánjogi kódexet, quasi néptörvénykönyvet (*Volksgesetzbuch*) próbáltak – egyébként sikertelenül – létrehozni 1939 és 1943 között.⁴⁵

Néhány további jogforrás

A Harmadik Birodalom jogforrásai közül a leggyakoribbak a kormányrendeletek voltak, de emellett néhány nagyobb jelentőségű „igazi” törvény is született, bár a *Reichstag* maga a felhatalmazási törvény után már csak négyet fogadott el összesen.

Az első ilyen 1934. január 30-án hirdették ki, s Hitler első egy évének állított emléket (újjaépítési törvény): rögzítette, hogy a korábbi tagállamok „népgyűlései”

munkájukat befejezték, a hatalmat átadták a Birodalomnak, kormányaik alárendelték magukat a birodalmi kormánynak, a kormányzók pedig magukat a belügyminiszternek (W. Frick). Mindez tehát a föderalizmus végleges megszüntetését jelentette⁴⁶.

A következő három törvény a „Nürnbergi törvények” (1935) elnevezés alatt vonult be a történelembe: két zsidótörvény és a harmadikként ide sorolt végrehajtási rendeletet. Az első, a *Zum Schutze des deutschen Blutes und der deutschen Ehre* (A német vér és a német becsület védelmére) című elrendelte, hogy árja vagy ezzel rokon fajú ember és zsidó között házasság nem köthető, s ha mégis megtörténik, az érvénytelen. Továbbá, hogy a házasságon kívüli közösülés zsidó és nem zsidó között tilos és börtönnel vagy fegyházzal büntetendő. Valamint az izraelita vallásúak 35 (*Ormos Mária* szerint 45) év alatti női német alkalmazottat nem tarthatnak, a német lobogót nem használhatták. A második törvény megtagadta tőlük a „birodalmi polgár” státuszt (eredetileg: alkotmány 110. c.), s legfeljebb csak politikai jogokkal nem rendelkező állampolgárok lehettek. Később még több kiegészítést fűztek ezen törvényekhez, kizárva e nép tagjait a tőzsdéről (1934), majd mindenféle üzleti tevékenységből (1938. november 8.: „Krisztályéjszaka”), a magisztrátusi székekből pedig már a nürnbergi törvények előtt, 1933-ban kirekesztették őket (első Közzolgálati Törvény, amely a zsidókon túl minden nem nácit is sújtott).

Ezek után sorra terjedt az örökös atrocitás, a diszkrimináció, a megalázó társadalmi szeparáció és az ehhez kapcsolódó feliratok megjelenése, mint például: „Zsidóknak e városba lépni szigorúan tilos”, tejboltokon: „Zsidók nem jöhetnek be” és az abszolút emberi kegyetlenség és rosszindulattal fűszerezett gyűlölet jeleként a ludwigshafeni úton: „Lassan hajts! Éles kanyar! Zsidók óránként 75 mérfölddel!”⁴⁷

(A történelem talán némi elégtételt vett mindezekért akkor, amikor tizenegy évvel később, 1946. október 16-án szintén Nürnbergben akasztották fel J. Streichert, a „zsidófalót”, bár kétségtelen és természetes, hogy ez az addigra végbement holocaust áldozatainak hozzátartozóit miben sem kárpótolhatta.)

A továbbiakban következzen néhány egyéb „törvény” és rendelet.

Rögtön 1933. február 28-án (a Rechtstag-tűz másnapján) adták ki – a már említett két jogforrás mellett – a *Zum Schutze des deutschen Volkes* (A német nép védelmére) című rendeletet, amely alapján betilthattak minden veszélyesnek nyilvánított összecsöveztelt, újságot, kiadványt. Ezzel a sajtószabadság (alkotmány 118. c.) első korlátozása megtörtént, hogy átvehesse helyét a hivatalos náci propaganda, amelyet a nem sokkal később felállított Népfelvilágosító és Propaganda Minisztérium vezérelt, élén dr. Joseph Goebbelszel. A propaganda a totális állam kiépítésében nélkülözhetetlenné vált a mozgófilmtől a rádió át a tudat alatti uszításig, de részletesebb elemzés helyett elégedjünk meg itt egy sokatmondó hitleri gondolattal: „A propaganda első feladata az emberek megszerezése a későbbi szervezet számára, viszont a szervezet első feladata az emberek megnyerése a propaganda továbbvitelére. A propaganda második feladata a fennálló állapot szétrombolása, az új tan elterjesztése, a szervezet második feladata pedig a harc a hatalomért, hogy annak birtokában az eszme végleges sikerét biztosíthassa.”⁴⁸

Egy másik lényeges elem a *Wehrmacht*, ennek felállítását a birodalmi honvédelmi törvényben rendelték el (1935), amit azonban nem hoztak azonnal nyilvánosságra, így a világ és a közvélemény még mindig Hitler pacifista békebeszédeit vette alapul a hadsereg kérdésben. Ugyan ennek előkészítésére már korábban kiadtak egy hadseregügyi törvényt 1933. júliusában, amely kivette a ka-

tonák feletti bíraskodást a polgári bíróságok hatásköréből, s ugyanakkor megszüntette a legénység választott képviseleti intézményét (Hitler ez utóbbit jól ismerte, mivel mint választott képviseleti elnök jutott el 1919-ben a DAP egyik ülésére, majd nem sokkal ezután ötvenötödikként belépett a párt soraiba), de ez az első lépés elkerülte még a külföldi szakemberek figyelmét is⁴⁹.

A Harmadik Birodalom erősen beavatkozott a munkajogba is. Először azzal, hogy 1933. május 2-án lefoglalta a szakszervezetek minden helyiségét és vagyonát, majd helyettük, valamint az Alkotmány által is elismert munkástanácsok (165. c.) utódaként megalakították a fasiszta megfelelőiket *NS. Betriebszellenorganisation* (NSBO, Nemzetiszocialista Üzemi Sejtszervezet) és főként *Deutsche Arbeitsfront* (DAF, Német Munkafront) néven. Mindkettő élén Robert Ley állt, mivel az NSBO tulajdonképpen a DAF-on belül működött. Egy újabb törvénnyel (*Gesetz zur Ordnung der nationalen Arbeit*, 1934) pedig a vitás munkaügyi kérdésekben a döntési jogot ún. *treuhanderekre* (munkaügyi megbízottak) ruházta át, a munkaügyi (kollektív) szerződéseket is ők szabályozták, így kizárva a munkavállalókat az érdekérvényesítés lehetőségéből, nyilvánvalóvá téve, hogy a „náci szocializmus” mindenkinek az érdekeit védi, csak éppen az övékét nem (voltaképp az olasz *squadrik* mintájára). A munkabér-szabályozás is állami szervek kezébe került.

A munkaügyi problémáját fokozta, hogy a 1935-re már nem munkanélküliség, hanem egyenesen munkaerőhiány jelentkezett, ezért bevezették a kötelező munkaszolgálatot, szervezete a *Reichsarbeitsdienst* (Birodalmi Munkaszolgálat) lett, ami a háború előestéjére már hatalmas (fegyver nélküli) munkáshadsereggé duzzadt, így még száználmasabb látványt nyújtva, mint a korábbi SA.

Közben megtiltották a vidéki munkásoknak a városokba való beköltözést, és min-

denki számára megjelentek a munkakönyvek is (1935. február 26.), míg a sztrájkot törvényen kívül helyezték (*quasi* proskribáltak)⁵⁰.

Öröklés- és agrárjog terén a paraszti birtokok örökléséről hozott törvényt kell megemlítenünk. A porosz mintára családi hitbizomány jellegűen megalkotott nemzetiszocialista *Reichserbhofgesetz* 1933. szeptemberében minden, méretében 7,5 hektártól 125 hektárig terjedő paraszti birtokot elidegeníthetatlenné és oszthatatlanná tett az egy kézben tartásuk és a birtokaprózódás meggátolása érdekében. A klasszikus hitbizománytól eltérően azonban kis mértékben megterhelhetők maradtak. A parasztság igazából nem örült e törvénynek, mivel a nagyobb kölcsönök felvételét lehetetlenné tette, s a modernizáció így csaknem imposzibilissá vált, és kicsit „földhöz kötés” (nem röghöz kötés!) szagúan hatott (itt jegyezzük meg, hogy a weimari alkotmány a polgári kori jogrend igényeinek meg nem felelő hitbizomány intézményét 155. cikkelyével eredetileg megszüntette).⁵¹

Végül az 1933-as kartelltörvényeket említjük röviden, amelyek lehetővé tették a kényszerkartellizálást a piacszabályozás érdekében (*K. Schmitt*)⁵².

Új dimenzió: a külpolitika

A totális állam kiépítésének a belpolitika és a társadalom náciifikálása mellett másik nélkülözhetetlen eleme az aktív és sikeres külpolitika folytatása volt. Igaz ez annál is inkább, mert ezen a síkon szinte csak kudarok érték a weimari köztársaságot, s Hitler propagandája is ezen sérelmek orvoslására épült számos esetben. A német nagyság hirdetése így egy idő után már nem lehetett elég: *in concreto* is be kellett mindezt bizonyítani. Úgy is fogalmazhatunk, hogy ezen állt vagy bukott a rendszer léte: eredményeket kellett felmutatni a nemzetközi politika

terén ahhoz, hogy a tömegek elfogadják, de legalább ne kérdőjelezzék meg a totalitárius állam létezésének szükségességét.

A kezdeti sikereket a nemzetközi szerződések jelentették.

Már 1933. őszén tett egy meglepő lépést Hitler, de ez csak a vérkeringés minimális felerkentését jelentette a későbbiekhez viszonyítva: a négyhatalmi paktumról való tárgyalások közben a németek számára kedvező angol javaslat elvetése után (ti. London szerint az európai országok haderejének létszámát nivellálni kellett volna, s ez potenciálisan a Birodalom számára erősödést, sőt még létszám emelést is vonhatott volna maga után, mivel a versailles-i béke csupán 100 ezer fős szárazföldi haderőt engedélyezett, flottát alig, légierőt pedig jószerével semennyit) Neurath külügyminiszter bejelentette: országa kilép a Nemzetek Szövetségéből (1923-ban lett tagja a szervezetnek; az alapokmány tényleges felmondása pedig csak 1935-ben hatályosult). E meglepő tett egyértelműen jelezte a világnak: Németországban lényeges változás ment végbe, a szokásos nemzetközi „dorgálás” és irányítás már nem működhet tovább, de hogy pontosan merre tart az új irányvonal, még nem sejtette senki.⁵³

Szintén meglepte a közvéleményt a pacifista hangvételű lengyel-német paktum 1934 januárjában, amely kimondta, hogy a két ország közös ügyeik megoldásában mellőzi az erőszakot. Nem okvetlenül Hitlerék érdeme, de egy évvel később a Saar-vidék hovatartozásáról döntő népszavazás pedig a terénüm visszacsatolását eredményezte, s a közvélemény ezért is a Führer nyakába helyezte a babérkoszorút.

Az 1935 júliusában aláírt angol-német flottaegyezmény viszont egyértelmű áttörést jelentett a hadseregfejlesztésben válaszul a néhány héttel korábban megkötött francia-szovjet szerződésre. Az egyezmény lehetővé tette Németország számára, hogy brut-

tó-regisztrertonna úrtartalomban mérve Anglia hadihajóparkjának 35%-áig felfejlessze a saját flottáját⁵⁴.

A leglényegesebb folyamatok azonban 1936-ban kezdődtek, és Münchenig tartottak: a Rajna-vidék remilitarizálása, az *Anschluss*, a spanyol polgárháború és a müncheni konferencia. A továbbiakban röviden ezekről foglalkozunk.

A versailles-i békeszerződés egyik legfőbb pontja volt a Rajna-vidék demilitarizált övezetté történt nyilvánítása, amely fenntartását alapvetően Franciaország lett volna hivatott garantálni. A sérelmet fokozta a Locarnóban tartott konferencia, ahol mindez megerősítették (1925). A franciák a Szovjetunióval kötött német ellenes paktumokkal (1935. május) pedig csak olajat öntöttek az amúgy is fellobbant tűzre, hiába próbálta lebeszélni őket az előrelátóbb angol diplomácia. Hitler ugyanekkor kedvező helyzetbe került: a Londonnal megkötötte a flottaegyezményt, így a brit diplomácia gesztusait maga mögött tudhatta, ráadásul szovjet kérdésre Anglia kijelentette, hogy egy esetleges Rajna-vidéki német aktivitás esetén valószínűleg nem tudna érdemben beavatkozni, a Szovjetunió sem állt a helyzet magaslatán saját belügyei (1936-os éhhalálhullám, „tisztogatások”) és az őt Németországtól elválasztó, s a németekkel kötött barátsági szerződést büszkén lobogtató Lengyelország miatt, mivel előbb ezen is át kellett volna vonulnia. Az olaszok túlzottan elfoglalták magukat Etiópiával (a németek még jelképesen támogatták is őket fegyverszállítmányokkal), meg az olasz fasizmus amúgy kimondatlanul is válságát élte, amely megoldásához a *Ducének* feltétlenül szövetségesre lett szüksége, s bár a német-olasz kapcsolatok még csak kialakulóban voltak 1935–1936 fordulóján, így sem mert Mussolini kockáztatni. Tehát Franciaország egyedül maradt, s *volens nolens* meghátrálva tűrte, hogy a háborúra valójában még felkészület-

len Wehrmacht könnyű szerrel bevonuljon a történelmileg mindenképp Németországhoz tartozó területre (1936. március 7.), felmondva ezzel a locarnói szerződést. Hitler tehát igazából nem vállalt még nagy kockázatot, bár *Guderian* vezérezredes minimális francia ellenállás(!) esetére is (titkos) visszavonulási parancsot kapott⁵⁵.

Az 1936-os év ezek után Olaszország és Németország „egymásra találását” tartogatta még a világpolitika számára (október: *Berlin-Róma tengely*), valamint az eredeti fajelmélet ellenére is létrehozott német-japán antikomintern paktumot (november 25.), melyhez a következő évben Olaszország is csatlakozott (*Berlin-Róma-Tokió tengely*) csakúgy, mint később Magyarország, Spanyolország, Bulgária, Dánia, Finnország, Horvátország, Románia, Csehszlovákia, Mandzsukuo és nankingi kínai kormány. Valamint kirobbant az itt nem részletezendő spanyol polgárháború, kitűnő lehetőséget adva Hitlernek, hogy német háború nélkül is harcban próbálja ki új hadigépezetét (bár valójában az általa nyújtott támogatás messze elmaradt az olaszokéhoz képest, *Franko* mégis lekötelezettje lett).

Azonban, ami igazán sokkolta a nemzetközi diplomáciát, az természetesen az *Anschluss* volt. A „csatlakozás” mindig is foglalkoztatta Hitlert, s ez alapvetően bécsi évei alatt fogalmazódott meg benne, ahol és amikor megismerkedett a Monarchia-ellenes *Alldeutscher* irányzattal, amely a későbbi összbírodalmi elképzeléseinek az alapja lett. Ide és a békeszerződésekre (Versailles, Saint Germain-Laye) vezethető vissza Ausztria elrablásának gondolata, amely már a *Mein Kampf*-ban is felsejlett.

A terv előkészítése 1937 novemberétől kezdődött azzal, hogy módszeresen félreállította a művelet ellenzőit (Neurath külügyminiszter, *von Fritsch* marsall, *von Blomberg* marsall), majd létrehozta a *Wehrmacht* új főparancsnokságát *Oberkommando der Wehr-*

macht (OKW) néven, vezetőjévé *Wilhelm Keitel* tábornagyot nevezte ki. Az Obersalzbergbe tárgyalni érkező *Schuschnigg* kancellár mondanivalóját gyakorlatilag ignorálta, s közölte vele, hogy késedelem nélkül nevezze ki *Seyss-Inquart*ot belügyminiszterre (az osztrák náci mozgalom vezére). Az osztrák kancellár hazatérve inkább népszavazás mellett döntött, amelynek Hitler nem örült, mivel kétségesnek mutatkozott a győzelem. Kénytelen kellett összevonatta a haderőt a már előre kidolgozott tervek alapján.

Nemzetközi ellenállástól *Mussolini* utolsó pillanatban befutott telefonja alapján nem kellett tartania: az immáron A. N. *Chamberlain* által vezetett angol diplomácia gyakorlatilag kijelentette, hogy az osztrák kérdésben ő nem kompetens, a Szovjetuniót az előzőekben már említett akadályok most is feltartották, Olaszországból pedig a *Duce* telefonon azt közölte, hogy részéről szabad kezét ad. Magyarország miniszterelnöke, *Darányi* március 5-i győri beszédében a jobbra tolódás mellé állt, Románia és Jugoszlávia e kérdésben nem számított mérvadónak, Csehszlovákiától pedig senki sem várhatta komolyan, hogy bármilyen lépést tegyen. Különben is mindenki tudta, hogy ő is Hitler listáján szerepel, így a „magas” francia kormány megint egyedül maradt, és a szokásos visszavonulást tanúsítva néhány tiltakozó megnyilatkozás közepette tűrte, hogy ismét neveltség tárgyává váljon az általa tervezett európai *status quo*val együtt.

Így március 12-én Ausztria *Ostmark des Grossdeutschen Reiches* (a Nagynémet Birodalom Keleti Tartománya) néven német tartománnyá vált, területét *Gau*kra osztották, kormányzója *Seyss-Inquart* lett, a kiírt népszavazás Németországban a szokásos 99%, Ausztriában 99,75%-os helyeslést mutatott⁵⁶.

Az újabb beharangozott célpont a nemzeti egység visszaállítása érdekében a Szudéta-vidék volt, amely akkor köztudottan a

térképállam Csehszlovákiához tartozott. A hadműveletek kezdete október 1-jére tételeződött, ezt szeptemberre már mindenki sejtette Európában (*Fall Grün* hadművelet).

Több előjáték (szeptember 15., 22-23.) után sor került az angol diplomácia által kezdeményezett és sorsdöntőnek mutakozó müncheni konferenciára: Hitler, *Daladier*, *Mussolini* és a még *Baldwinn*nál is korlátozottabbnak tartott *Chamberlain* között. Szeptember 29-én a megoldási tervet a *Duce* terjesztette elő (tíz hosszú évvel később kiderült, hogy azt valójában Berlinben fogalmazták meg, onnan telefonon diktálták le *Ciano* külügyminisztériumának, ahol sebtében lefordították, és így kész is volt az „olasz” javaslat). Az angol és a francia miniszterelnök lelkendezett, majd az előbbi az egyetlen komoly problémájaként a cseh kormány kártalanításának kérdését vetette fel, amire Hitler memorabilis csattanója következett, mely szerint semmiségekre nincs idő, de *Chamberlain*nek annyit mégis sikerült elérnie, hogy a cseh nagykövetet a végső tárgyalás ideje alatt mégis ott lehessen – legalább a szomszéd szobában. Dr. *Vojtech Masny* követ és *Hubert Masarik* külügyminiszter ült is egy egész délutánt és egy fél estét, miután végre *Horace Wilson* brit tanácsadó, *Francois-Poncet* berlini francia nagykövet és a két miniszterelnök elé kísérték őket, akik közölték velük a kiűritendő területek elhelyezkedését (28 ezer km², 2,8 millió szudétanémet) és a kiűritési határidőt (október 10.), majd azt kezdték magyarázni a két csehnek, hogy végül is jó ez így, illetve hogy lehetett volna rosszabb is... Másnap reggel *Chamberlain* még két órán át untatta Hitlert egy hosszúra nyúlt semmitmondó beszéddel – akit egyébként e megegyezéssel egy készülő puccstól mentett meg, mely keretében aláírtak egy *in praxi* értelmetlen nyilatkozatot a további békés együttműködésről.⁵⁷

A konferencia minősítését illetően a brit

domíniumok egymást túllicitálva forró gratulációk közepette áradoztak Chamberlain „kitűnő” diplomáciai teljesítményéről, egekig magasztalva a valójában megalázkodott miniszterelnököt „a béke megőrzésére tett szakadatlan erőfeszítéseieért”⁵⁸. A reális értékelést egyedül Churchill mert kimondani: „Azzal kezdem, hogy teljes és tökéletes vereséget szenvedtünk, s Franciaország még nagyobb vereséget szenvedett, mint mi... Háború nélkül vertek meg bennünket... De... ez csak a leszámolás kezdete. Ez csak az első korty, az első csepp a keserű pohárból, amit évről évre odatartanak az ajkunkhoz, ha nem szedjük össze magunkat...”⁵⁹

Churchillnek igaza volt: ez talán a legnagyobb megaláztatás, ami valaha angol és francia diplomáciát ért. A két állam vezetői ahelyett, hogy megakadályozták volna Hitler grandiózus tervét, szégyenteljesen kapituláltak, mondván, hogy ezzel meghozták Európa számára a békét. Rajtuk kívül mindenki tudta, hogy ez nem igaz. Mindezek után már csupán hab volt a tortán, hogy a Führer 1939 márciusában mégis protektorátusa alá helyezte Csehszlovákiát.

Egyébként pedig – párhuzamosan a számára kedvező nemzetközi szerződések megkötésével – a Birodalom felmondta a későbbi céljait gátló, a békét *quasi* szavatoló nemzetközi dokumentumokat, ideértve a versailles-i békeszerződés jelentős részét is (kivéve a Kellog–Briand paktumot [1928], s később egyrésről ez a mulasztás biztosított jogi alapot a nürnbergi per vádlottjainak felelősségre vonásához).

Számvetés

A Harmadik Birodalom totális állama ezzel kiépült – s ebben a többi nagyhatalom is közrejátszott, mint láttuk –, előtte a nemzetközi diplomácia fejet hajtott, s vele egyidejűleg Adolf Hitler lett valóban a német milliók mindenképp felett álló Führere.

Az angol-francia politikai vezetés felelőségét nem lehet elhallgatni, mivel Hitler mindvégig nem titkolta kétoldalas kártyalapokkal játszott – a maga nemében mesteri – totális „partiját”: a lapok egyik felén az aktuális belpolitikai és nemzetközi háttérnek megfelelő, hol pacifista, hol áttetszően leplezett, de mindig magyarázható voluntarista profilja látszott (és a világ csak ezt figyelte), míg a másikon 1927 óta (első részében 1925-től kezdődően) – mintegy *filius ante patrem* – teljes nyíltsággal állt a *Mein Kampf*, csak komolyan olvasni és megérteni kellett volna. Ahogyan ezt dr. Goebbels is megjegyezte Norvégia elfoglalásakor: „1933-ban a francia miniszterelnöknek azt kellett volna mondania (és, ha én lettem volna a francia miniszterelnök, én meg is teszem), hogy ‘az új birodalmi kancellár az az ember, aki megírta a Mein Kampft, amiben ez és ez áll. Ez az ember nem tűrhető meg a közelünkben. Vagy eltűnik, vagy bevonulunk!’ De nem tették ezt. Békén hagytak minket, hagyták, hogy átcsúszunk a kritikus ponton, hogy kikerüljük a veszélyes zátonyokat. És amikor készen voltunk, jól felfegyverkezve, jobban, mint ők, akkor elkezdtek [!] a háborút!”⁶⁰

A tömegszimpátia sem véletlen: a német népnek a háború előestéjére alapvetően békés, néhol egyenesen alkotmányos színezetű úton történő felemelkedést hozott, s az egyes egyén számára, amennyiben nem mutatkozott nyíltan rendszerellenesnek és nem volt zsidó származású, egzisztenciálisan is biztonságot teremtett, mivel a gazdaság közben stabilizálódott, s a bemutatott törvények és törvénykezés ellenére is az átlagpolgár (és a társadalom nagy része ilyen volt!) létét nem veszélyeztette (tehát nem minősült mindenki számára egyértelműen a *Retegés Birodalmának*).

Ami a karaktert illeti: kerekén két évtized telt el, míg Hitler a *Deutsche Arbeiterpartei*-ba való belépésétől számítva elérte a *Mein Kampf*-ban már körvonalazott totális állam-

nak teljes megvalósítását. Az első tíz év (1919–29) még az ismeretlen, akár puccs árán is feltörni vágyó, ám börtönéve alatt türelemre higgadt politikust rejtette, a második viszont a történelem egyik legösszetettebb személyiségét mutatta meg a világnak, aki módszeresen, lépésről lépésre haladva, kezdetben az alkotmányosság leplébe burkolózva építette ki a világ maga nemében legtökéletesebb totalitárius államát. Bár – miként rámutattunk – számos, Hitleről függetleníthető gazdasági, társadalmi, nemzetközi és egyéb politikai jelenség is közrejátszott mindebben, de ez nem változtat azon a tényen, hogy a Harmadik Birodalom Hitler állama, ő képzelte el, az ő „harca” valósította meg, mígnem sorsa is – ahogy végrendeletében írta – eggyévált a sas birodalmáéval.

A létrejött állam valódi arcát sokan nem ismerték fel akkoriban, vagy nem is igazán akarták. Ennek az állapotnak a tartósulásáról a háborúig pedig gondoskodott a Führer és a Harmadik Birodalom, mely így – ha nem is ezeréves, de – valóban emlékezetesebb lett, mint a vilmosi (bismarcki) császárság vagy mint a Német-római Birodalom.

A XX. század második felére súlyos örök-

séget testálva, a vizsgált folyamatok arra fókuszáltak a figyelmet, hogy a demokrácia sokkal törekenyebb állami-társadalmi princípium, mint amilyennek korábban gondolták, s az emberi jogok védelme nem realizálható csupán a pozitív belső jog szabályozása által, hiszen az *de iure* jogszerűvé tette az emberiséget ért sérelmeket. Egyfelől – ha furcsán hangzik is – a demokrácia sem nélkülözheti az ideológiai alapot, sokan ennek hiányával is interpretálják a szélső jobb- és baloldali ideológiák expanzióját a évszázad első harmadában. Másfelől felismerték: az emberi jogok védelmének nemzetközi dimenziókat kell öltenie mind regionális, mind univerzális szinten. Ezek alapján fogalmazódott meg az európaiság eszméje, szerveződött meg 1949. május 5-én az Európa Tanács, ennek jegyében fogadta el az ENSZ az *Emberi Jogok Egyetemes Nyilatkozatát* 1949. december 10-én New Yorkban, s az Európa Tanács az *Emberi Jogok Európai Egyezményét* 1950. november 4-én Rómában. Mindkét dokumentum egyik fő céljaként azt hivatott biztosítani, hogy az embert megillető alapvető jogokat ne érhesse olyan mérvű csorba, mint amilyet a Harmadik Birodalomtól kellett elcszenvedniük.

Jegyzetek

- ¹ ORMOS MÁRIA: *Hitler*. Budapest, 1997. (A továbbiakban: Ormos) 136–141., TOKODY GYULA–NIEDERHAUSER EMIL: *Németország története*. Budapest, 1983. (A továbbiakban: Tokody–Niederhauser.) 331–332., valamint MÓZES MIHÁLY: *Az ipari forradalmak kora*. Budapest, 1991. 83–86.
- ² Ormos: i. m. 158.
- ³ VAJDA MIHÁLY: *A fasizmusról*. Budapest, 1995. (A továbbiakban: Vajda.) 106–107.
- ⁴ TOKODY GYULA: *Németország története (1871–1990)*. Debrecen, 1993. 24.
- ⁵ Lásd Hitler fajelméletét in ADOLF HITLER: *Harcom* [Mein Kampf]. Interseason Editions, 1996. 171–195.
- ⁶ WILLIAM L. SHIRER: *A Harmadik Birodalom felemelkedése és bukása*. 1996. 73.
- ⁷ Ormos: i. m. 139.
- ⁸ Tokody: i. m. 25.
- ⁹ Vajda: i. m. 104–108.
- ¹⁰ Vajda: i. m. 126–128.
- ¹¹ Ormos: i. m. 149–150.
- ¹² Shirer: i. m. 75.
- ¹³ Ormos: i. m. 161.
- ¹⁴ Ormos 156., Tokody–Niederhauser 303.
- ¹⁵ Ormos: i. m. 158.
- ¹⁶ A Geli-szerelemről lásd: Shirer: i. m. 81–82., Ormos: i. m. 142–143. és 165–166.

- ¹⁷ Hitler az állampolgárságról alkotott véleményét lásd: Mein Kampf 233–235.
- ¹⁸ Shirer: i. m. 97–98.
- ¹⁹ Ormos: i. m. 175–176.
- ²⁰ Shirer: i. m. 101–102., Tokody–Niederhauser: i. m. 306–307.
- ²¹ A Meissner államtitkár által felvett jegyzőkönyvből in Ormos: i. m. 181.
- ²² Ormos: i. m. 183.
- ²³ Ormos: i. m. 187–195., Shirer: i. m. 108–115.
- ²⁴ Göring 1942-ben a Führer születésnapján ezt mondta: „Én vagyok az egyetlen, aki igazán ismeri a Reichstagot, mert én gyűjtöttem fel!” in Shirer: i. m. 119.
- ²⁵ Ormos: i. m. 202., vö.: a weimari alkotmány 48. cikkely (2) bekezdése, ill a 114., 115., 117., 118., 123., 124. cikkely in HORVÁTH PÁL (szerk.): *Bevezetés az egyetemes állam- és jogtörténet forrásaiba*. Budapest, 1996. 287–288., 293–295.
- ²⁶ Tokody–Niederhauser: i. m. 310., Shirer: i. m. 120., Ormos: i. m. 203–204.
- ²⁷ IAN KERSHAW: *The „Hitler Myth”. Image and Reality in the Third Reich*. Oxford, 1989. 51–53.: „Catholic areas, such as in Lower Bavaria, where the increase in the Nazi vote compared with the July election of 1932 amounted to 22,9 per cent.”
- ²⁸ Kershaw 54.: „The German people has liberated itself from the nightmare which bore down on it for so many years, and started on the way of a new and blessed era.”
- ²⁹ Shirer: i. m. 139–141.
- ³⁰ Bertold Brecht ismert szöveghelyével élve: létrejött a „Rettegés Birodalma”.
- ³¹ Shirer: i. m. 167–169. és 706–707., Tokody: i. m. 27–28.
- ³² Shirer: i. m. 75.
- ³³ Ormos: i. m. 214–215.
- ³⁴ HORVÁTH PÁL (szerk.): *Összehasonlító jogtörténet*. II. köt. Budapest, 1996. 212–216. és Cs. KISS LAJOS: Totalitárius uralom – totális állam. In *Államelmélet. Előadások az államelmélet és az állambölcsélet köréből*. Szerk. Takács Péter. Miskolc, 1997. 141–152.
- ³⁵ Shirer: i. m. 168. és 74., Ormos: i. m. 282.
- ³⁶ Horváth: *Összehasonlító...* i. m. 215.
- ³⁷ Hitler kijelentése egy jogásznapon. Ormos: i. m. 220.
- ³⁸ Göring szavai nyomán. Shirer: i. m. 164.
- ³⁹ Ormos 244. és az Alkotmány 109. cikkelye. Horváth: *Bevezetés...* i. m. 293–294.
- ⁴⁰ Ormos: i. m.
- ⁴¹ RUSZOLY JÓZSEF: *Európa jogtörténete. Az „újabb magánjogtörténet” Közép- és Nyugat-Európában*. Budapest, 1996. 252.
- ⁴² Shirer: i. m. 164–168., Horváth: *Bevezetés...* i. m. 292–293.
- ⁴³ Ormos: i. m. 278–279., Shirer: i. m. 167–168., lásd még: *A Harmadik Birodalom hadviselése*. Salamander Books Ltd, 1996. 72–77., valamint SA alap gondolatok: Mein Kampf. 296–289.
- ⁴⁴ Lásd Horváth: *Összehasonlító...* i. m. 216–220.
- ⁴⁵ Ruszoly J.: i. m. 165.
- ⁴⁶ Shirer: i. m. 123.
- ⁴⁷ Ormos: i. m. 255–256., Shirer: i. m. 143., 164. és az Alkotmány 109–113. c. in Horváth: *Bevezetés...* i. m. 293–294.
- ⁴⁸ Mein Kampf 305.
- ⁴⁹ Ormos: i. m. 253., Shirer: i. m. 128., a Wehrmacht leírását lásd részletesen: *A Harmadik Birodalom hadviselése* 133–321.
- ⁵⁰ Ormos: i. m. 262–264., Shirer: i. m. 125., Ruszoly J.: i. m. 374.
- ⁵¹ Ormos 269., Ruszoly J.: i. m. 343., Horváth: *Bevezetés...* i. m. 300. (Alk. 155. c.)
- ⁵² Ormos: i. m. 267.
- ⁵³ Ormos: i. m. 224–229.
- ⁵⁴ Tokody–Niederhauser: i. m. 318., Tokody: i. m. 28–29.
- ⁵⁵ Shirer: i. m. 179–182., vö. E. O. Lorimer: *What Hitler wants*. Penguin Books Limited, 1939. 131.: „He had not brought there

was a 5 per cent chance of success, but he gambled – and won.”

⁵⁶ Shirer: i. m. 191–219., Ormos: i. m. 298–306., Tokody–Niederhauser: i. m. 320., NAGY KÁROLY: *A nemzetközi jog, valamint Magyarország külkapcsolatainak története*. Lakitelek, 1995. 64–65.

⁵⁷ Shirer: i. m. 254–264., lásd térképpel: A

XX. század krónikája. Budapest, (é. n.) 531–533., Nagy K.: i. m. 65–66.

⁵⁸ HENRY KISSINGER: *Diplomácia*. Budapest, (é. n.) 311–312.

⁵⁹ STANISLAV BUDÍN: *Churchill élete*. Inter M. D., (é. n.) 84–85.

⁶⁰ Kissinger: i. m. 291.

Pihenő

Képek az Imperial War Museum anyagából

A londoni székhelyű Birodalmi Hadi Múzeum gyűjteményében jelentős részben találhatóak eredeti, a korszakból származó relikviák, fegyverek, egyenruhák. Az eredeti tárgyak mellett rengeteg korhű másolatot is találhatunk, melyek a lehetőségekhez képest pontos másolatok s így olyan eseményeknek, személyeknek állítanak emléket, akiktől, amiktől a háború forgatagában nem maradt fenn kiállítható tárgy.

1. ábra

A HADTÖRTÉNETI MÚZEUM BEJÁRATA. A ELŐTÉRBE LÁTHATÓ KÉT HATALMAS HAJÓÁGYÚ A RAMILLIES BRIT CSATAHAJÓ FŐFEGYVERZETÉT KÉPEZTEK. TÖMEGÜK 102 TONNA, KALIBERÜK 35 CM.



Pihenő

**2. és 3. ábra**

JELENETEK AZ ELSŐ VILÁGHÁBORÚBÓL.
A LÖVÉSZÁROKHÁBORÚ BORZALMAIT
ÉLETNAGYSÁGÚ BÁBUKON, ÉLETSZERŰ HANG-
ÉS FÉNYHATÁSOKKAL KÍSÉRVE MUTATJA BE.
A LÁTOGATÓ ÉLETHŰ FRONTÉLMÉNYTBEN
RÉSZESÜLHET, A HARC, A MINDENNAPI
LÖVÉSZÁROK-ÉLET, A SEBESÜLTEK
MEGJELENÍTÉSÉVEL

KÉP ÉS SZÖVEG:
KISS GÁBOR FERENC

4. ábra

A JAGDPANTHER
(VADÁSZPÁRDUC)

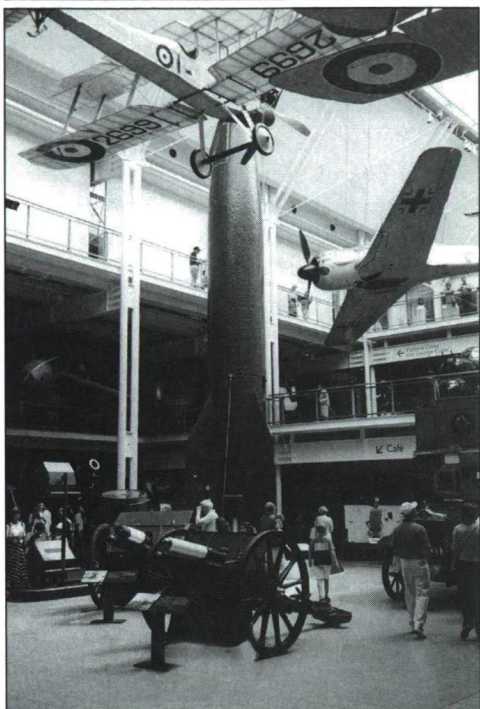
A NÉMET SZÁRAZFÖLDI ERŐK
EGYIK LEHATÉKONYABB
PÁNCÉLOZOTT JÁRMŰVE VOLT.
AZ ELLENÉGES PÁNCÉLOSOK
ELLENI HARCRA KIFEJLESZTETT
ROHAMLÖVEG A PÁRDUC
HARCKOCSI BÁZISÁN KÉSZÜLT,
ANNÁL AZONBAN ERŐSEBB
FEGYVERZETTEL. A 88 MM-ES
LÖVEG IGAZI RAGADOZÓVÁ, A
SZÖVETSÉGESEK EGYIK LEGVE-
SZÉLYESEBB SZÁRAZFÖLDI
ELLENFELEVÉ TETTE

**5. ábra**

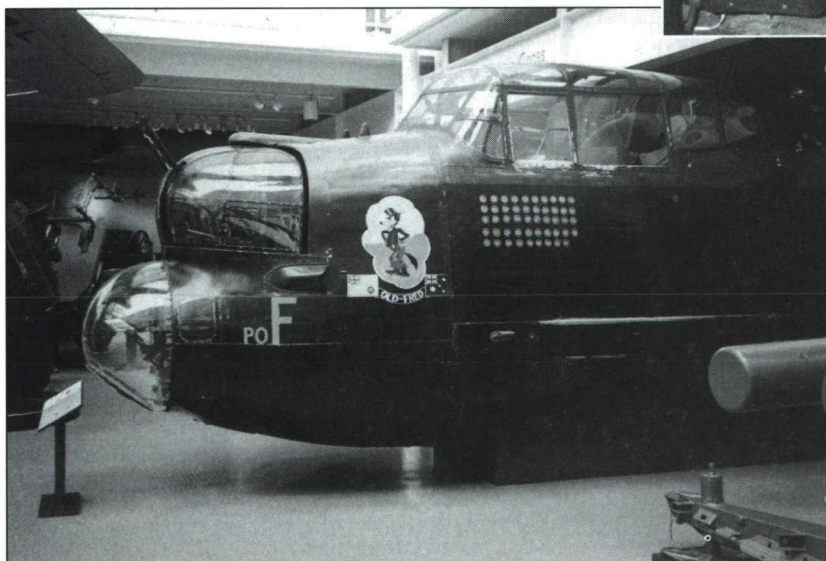
A KÉP KÖZEPÉN LÁTHATÓ
A MAI RAKÉTÁK EGYIK
ŐSATYJA, A HÍRES-HIRHEDT
NÉMET TERROR FEGYVER, A
V-2 RAKÉTA, MELYEK EGYIK
UTÓDA, A SZINTÉN HIRHEDTÉ
VÁLT, SZOVJET GYÁRTMÁNYÚ
SCUD TÍPUS. A HÁTTÉRBE
EGY FOCKE-WULF FW
190 TÍPUSÚ NÉMET
VADÁSZREPÜLŐGÉP.

6. ábra

A LONG RANGE DESERT
GROUP (SIVATAGI
MÉLYSÉGI CSOPORT)
JELLEGZETES SIVATAGI
FESTÉSSEL ELLÁTOTT
CHEVROLET 30 TÍPUSÚ
TEREPJÁRÓJA



7. ábra MG-34 TÍPUSÚ GÉPPUSKÁVAL FELSZERELT NÉMET OLDALKOCSIS MOTORKERÉKPÁR ÉLETNAGYSÁGÚ MODELLJE



8. ábra A RAF BOMBÁZÓPARANCSNOKSÁG GERINCÉT ALKOTÓ LANCASTER TÍPUSÚ BRIT NEHÉZBOMBÁZÓ PÍLÓTAFÜLKÉJE

Közeli Kelet

DAN RAVIV – JOSSZI MELMAN:

Igaz barátok. Budapest, 1997, Osiris.

SIMON PERESZ: *Az új Közel-Kelet.*

Múlt és jövő könyvek. Budapest, 1995.

* * *

A napokban került újra a kezembe ez a két, most már néhány éves kötet, amelyeket a napi politikai események hatására érdeklődéssel vettem újra a kezembe. Mint közismert, a Közel-Kelet a mai világ egyik válságzóca, puszkaporos hordója. A hírműsorokban nem telik el nap anélkül, hogy valamilyen eseményről ne számolnának be a térség kapcsán. Az utóbbi hónapokban újra fellángoltak az ellentétek az itt élő népek – palesztinok és zsidók – között. Mindennek egy mondacsínált oka volt, ez pedig Saron tábornok (most már miniszterelnök) látogatása volt Jeruzsálem szent helyein.

Ariel Saron az 1967-es Hatnapos háború egyik hőse, valamint az Izraeli Védelmi Erők (Israel Defense Forces, IDF) elitalkulatainak is egyik kitalálója és atyja volt. Azt mondhatnánk, hogy persze azóta sok idő eltelt. Saron látogatásának célja alapvetően a megbékélés hirdetése volt...

Mindenekelőtt azonban le kell szögeznünk azt, hogy Jeruzsálem három mono-teisztikus vallás szent helyét foglalja magában: a kereszténységet, az iszlámot és a zsidó vallást. Ennek következtében mindhárom vallás hívői magukénak akarják tudni a várost. Jeruzsálem város státusza az utóbbi

hatvan évben többször változott. A II. világ-háború lezárulása után a brit Palesztinai Mandátumterület, és a brit Parancsnokság központja volt, a kormányzó is itt székelte. Az ENSZ 1948-as rendezési javaslata alap-

ján nyílt várossá vált volna, és sem Izraelhez, sem a lét-rehozandó palesztin államhoz nem tartozott volna.

Az I. arab-izraeli háború (1948–1949) végét követően az IDF nem tudta birtokba venni a várost. Erre Izraelnek majdnem 20 évet kellett várnia, s csak az 1967-es háború sikerei következtében nyílt lehetősége rá.

Az 1948–49-ben dúló háború azonban lehetetlen-né tette a megígért palesztin állam megalakulását. Ez a probléma a fő oka a jelenlegi közel-keleti eseményeknek.

Az izraeli politikai elit Jichak Rabin és Simon Peresz vezetésével az 1980-as évek végére felismerte (elsősorban a terrorcselekmények, valamint a nem teljesen sikeres 1982-es libanoni bevonulás következtében), hogy tárgyalni kell a PFSZ-szel, mivel más út nem létezik a rendezéshez. Belátták azt, hogy ez az ellenséges helyzet, az ebből következő állandó katonai készenlét, a legmodernebb fegyverrendszerek megvásárlása olyan költségeket vonnak el az államtól, melynek következtében a térség országai a gazdasági stagnálás állapotába kerülnek, és egyéb problémáikat képtelenek megoldani. Továbbá tudatosult bennük az is, hogy egyre több arab ország tett szert atompotenciálra (pl. Irán, de feltételezhető, hogy Irak is),



és ezek ellen semmit sem érnek az ütközőzónák. Mint ahogy a terrortámadások ellen sem védenek. Ezért igyekszik az utóbbi tíz esztendőben minden izraeli kormányfő a megbékélést hirdetni, közöttük az engedmények mennyiségében vannak eltérések.

A vázolt okok következtében ezért megkezdődtek a puhatolózások a két fél között. A tárgyalások következménye lett az 1993-as Oslói megállapodás, valamint az ismert Camp David-i Rabin–Arafat kézfogás Bill Clinton támogatásával kísérvé.

Az idáig vezető utat dolgozza fel a két könyv.

Az *Igaz barátok* elsősorban az izraeli külpolitika alakulását dolgozza fel, és elsősorban Izrael Állam és az Egyesült Államok kapcsolatával foglalkozik. Persze emellett kitér a többi fontos külpolitikai vonatkozásra is.

A könyvet olvasva pontosan nyomon követhető a washingtoni zsidó lobby szerepe ezekben a megegyezésekben, valamint az amerikai politika változásaiban. A két szerző világosan és közérthetően követi az eseményeket, pontos és részletes leírást ad a szereplőkről, történelmi személyiségekről. Az amerikai külpolitikai gépezet működését is pontosan megismerhetjük a kiadványból.

A kissé misztikus fejezetcímekre bontott kiadvány (pl. Apokalipszis – soha, Az ötkarátos aranykor, Családi botrányok, Ezúttal mindörökre stb.) élvezhető, gördülékeny stílusban tárgyalja az eseményeket, boncolgatja az érdekes sztorikat, történeteket.

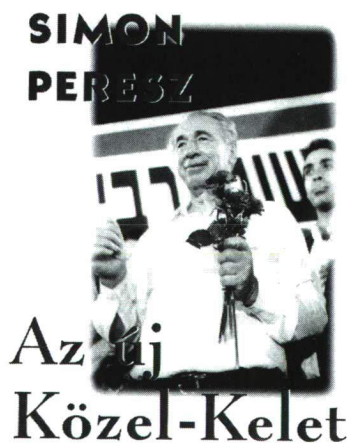
Érdekes dolog arról olvasni, hogy Truman elnök irodájába hogyan, milyen úton juthatott be egy-egy

zsidó származású gyártulajdonos, hogy nyomást gyakoroljon az Egyesült Államok elnökére valamilyen fegyverszállítási kérdésben.

A könyv részletesen kitér a zsidó lobby működésére, módszereire, Golda Meir előadaskörútjára az Egyesült Államokban, amely következtében több millió dollár adománnyal térhetett vissza Izraelbe, noha csak egy egyszerű ruhában és utazótáskával érkezett oda. A zsidó lobby egyik legsikeresebb eszköze a legkülönfélébb ismeretségek kihasználása volt. Ez elsősorban úgy történt, hogy Izraelből az USA-ba utazott egy megbízott, akinek az adott feladatot teljesítenie kellett. Ő megkereste egy zsidó származású nagyobb hatalmú ismerőst, aki általában eljuttatta azokhoz a körökhöz, ahol az adott témában a döntéseket hozzák, beajánlotta és igyekezett őt pártolni. Ez a lehetőség még máig is működik az amerikai–izraeli kapcsolatokban, de ma már egyre kevesebbszer van szükség rá. Az Amerikában élő zsidók többsége így próbált segíteni Izrael Államon.

Simon Peresz nevét, úgy gondolom, igazán senkinek sem kell bemutatni, a napi politikai élet egyik meghatározó személyisége. Az általa 1993–94-ben megfogalmazott gondolatok – azt hiszem – örökérvényűek, és máig megtarthatóak a hasonló konfliktus-

ban élő országok és nemzetek között vitás kérdések rendezésére vonatkozóan. Az általa felismert és szükségesnek tartott megbékélés, valamint a független Palesztina megteremtése számára elengedhetetlen feltétele a térség gazdasági fejlődésének és virágzásának. Azonban Simon Peresz is leszögez egy fontos pontot könyvében: Jeruzsálem kérdéséről nem hajlandóak tárgyalni sem.



Peresz könyve végigköveti az oslói tárgyalások menetét, a megegyezés létrejöttét és az ide vezető rögzös utat.

Érdekes azonban az, hogy több arab ország és nép meg tudott egyezni Izraellel, képes volt belátni azt, hogy a békés együttélés a gazdasági fejlődés egyik alapfeltétele. (Persze ehhez Egyiptom esetében az is kellett, hogy három háborút elveszítsenek.) A meg egyezések másik oka pedig a Szovjetunió fokozatos térvészése, majd felbomlása volt, hiszen ők látták el a térséget, sokszor szinte ingyen fegyverekkel. Miután ez a forrás megszűnt, több ország felismerte, hogy nincs pénze a drága hadfelszerelés megvásárlására és fenntartására. Ebből pedig már egyértelműnek tűnik, hogy igyekeztek a békésebb szomszédság fenntartása érdekében lépéseket tenni.

Úgy gondolom, hogy a térség békés rendezésére csak abban az esetben van remény, ha mindkét fél úgy tud tárgyalóasztalhoz ülni, ha nem fenyegetik őket fegyverek,

merényletek. Úgy gondolom a palesztin félnek is be kell látnia azt, hogy Izrael addig nem hajlandó tárgyalni velük, amíg úgy érzik, hogy szükségük van az izraeli hadsereg-re az ország békéje, fenntartása érdekében. Szerintem ez a legfontosabb kérdés, és a jelenlegi helyzetben nem is igazán látszik esély arra esély, hogy jelentősen elmozduljanak erről a holtpontról. S azt hiszem, ez független attól, hogy milyen párt is van kormányon. Izraelben még sosem hirdették azt, hogy hadseregüket azért tartják fenn, hogy megöljék az össze arabot, vagy hogy elűzzék őket lakóhelyükről...

A rövid áttekintés alapján a két könyvet bátran ajánlom mindazoknak, akik nem száraz történelmet akarnak olvasni, hanem színes politikatörténeti áttekintést is akarnak kapni a térségről. Úgy érzem, a két könyv tükrében megismerhetők a több évtizede húzódó ellentétek okai és a jelenlegi állapotok is.

HEGYI GERGELY

Kis, magyar bankográfia

TOMKA BÉLA: *A magyarországi pénzintézetek rövid története. 1836–1947.*

Budapest, 2000, Aula, 182 oldal.

* * *

Tetszetős kivitelben, zsebkönyv formátumban vehetjük kézbe Tomka Béla szegedi történész legújabb munkáját, mely a modern magyar kapitalizmus egyik legfontosabb, és sokszor legfejldőkéesebb ágazatáról szól. A magyar bank- és pénzügyi rendszer rövid, lényegretörő ismertetését olvashatjuk, 1836–1947-ig terjedő időintervallumot feldolgozva. A széles körű szakirodalmi háttér felhasználásával készült munkán keresztül kirajzolódik nemcsak pénzügyi

rendszerünk fejlődése, hanem ezen keresztül a kapitalizálódó gazdasági rendszerünk fejlettségi foka. A leképezés azonban nem egyértelmű, hiszen a pénzvilág, fejlettsége, szerkezete, a modern nyugati minták gyors átvétele révén nemzetgazdaságunk legfejlettségesebb, legjelentősebb ágazatává nőtte ki magát, melynek fejlettségi szintje meghaladta a többi ágazat fejlettségét.

A könyvből nyomon követhetjük ezt a folyamatot, a kis hazai takarékpénztáraktól a külföldi befektetéseket eszközöző magyar-nemzetközi nagybankokig. A kötet a pusztá folyamatok bemutatásán túl számos adattal, táblázattal is alátámasztja a pénzügyi folyamatokat. A hagyományos történeti mun-

kákhöz képest sok számadattal találkozhatunk, de gazdaságtörténetet, azon belül a banktörténetről szakkönyvet írni számadatok nélkül igazából lehetetlen és értelmetlen. Az kötet elolvasása után a laikus olvasó is az általános pénz- és gazdaságtörténeti ismereteken túl alapvető ismereteket szerezhet a bankszakma terminus technikuszaiban. A szakmai szókincs gyarapodását, az adott esetben csak hozzávetőleges pontossággal ismert szakszavak megértését segíti a kötet végén elhelyezett fogalommagyarázat, ahol tömör, lényegre törő definíciókat kaphatunk az alapvető pénzügyi szak kifejezésekről.

Ahogy a címből is kiderül, 1836-tól, az első modern magyar pénzügyi intézet megal-



TOMKA BÉLA

A MAGYARORSZÁGI PÉNZINTÉZETEK
RÖVID TÖRTÉNETE
1836–1947



kulásától követhetjük a nyomon a magyar pénzügyvilág történetét. Megjelennek előttünk a gazdasági-pénzügyi válságok, az pénzügyvilág jellemző trendjei és azok itthoni hatása. Bármely korszakban járunk, megbizonyosodhatunk affelől, hogy hazánk a nemzetközi pénzügyvilág legkomolyabb szereplői közé tartozott a kelet-közép-európai térségből (s ez nem csak a mi fejlettségi szintünknek köszönhető).

Összeségében tehát megállapítható, hogy jól használható, gazdagon adatolt pénz- és gazdaságtörténeti könyv, amely remélhetőleg előzménye egy nagyobb szabású, részletesebb magyar pénzügytörténeti munkának.

KISS GÁBOR FERENC



Megjelent A KÖZELMÚLTBAN!

LÁSZLÓ SZEGFŰ

L'eredità spirituale più antica I



(Riflessioni sulle antiche credenze ungheresi)

Kiadónk gondozásában
a közelmúltban látott
napvilágot Szegfű László
történész Ősi szellemi
örökségünk című kötetének
első része
— olasz kiadásban.
A kötet elsősorban
a magyar őstörténet iránt
érdeklődő olasz szakosoknak
lehet hasznos olvasmány.

Számunk szerzői

ANTAL TAMÁS hallgató (SZTE ÁJTK); CSONKARÉTI KÁROLY történész (Budapest); ENGI JÓZSEF közlekedéstörténész (Szeged); HEGYI ÁDÁM PhD-hallgató (ELTE BTK); HEGYI GERGELY hallgató (SZTE JGYTFK); KISS GÁBOR FERENC tanár (Szeged); MARSAI JÓZSEF hallgató (SZTE JGYTFK), PETŐ BÁLINT hallgató (SZTE BTK); PUSZTAI JÁNOS (Szeged); RÓNYAI LÁSZLÓ hallgató (SZTE JGYTFK); VINCZE JÓZSEF hallgató (SZTE JGYTFK).

SZTE = Szegedi Tudományegyetem, JGYTFK = Juhász Gyula Tanárképző Főiskolai Kar, BTK = bölcsészettudományi kar, ÁJTK = állam- és jogtudományi kar, ELTE = Eötvös Loránd Tudományegyetem (Budapest).

Emlékezés a 424-esre



„A képeket a pályaszám nagyságrendjébe sorolva nem tudom a 424,001 mozdonnyal kezdeni, mert ezzel a géppel érhető okoknál fogva a hetvenes években nem találkozhattam: Jugoszláviában volt hadifogságban. Nyissa meg a sort a 424,002 a celldömölki fűtőház előtt, melyet 1974. július 22-én tudtam ott lefényképezni, hála Fehér Tamás főnök mindenkori segítőkészségének, amiért mindig hálás maradok neki” – Kubinszky Mihály szenzációs fotóalbuma a legismertebb magyar gőzmozdonytípusról szerkesztőségünk közreműködésével jelenik meg 2001 júliusában.

Magyarország és Európa 1919–1939



MEGJELENIK A NAPOKBAN. KAPHATÓ A SZERKESZTŐSÉG CÍMÉN ÉS A JOBB KÖNYVESBOLTOKBAN.